Die völkerrechtlichen Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekrieg.

Nach dem gleichnamigen Abkommen der II. Haager Friedenskonferenz.

Inaugural-Dissertation

verfaßt und der

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur

Erlangung der Rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Richard Koelsch

aus Zweibrücken.

ACAD. LUGD. BAT. BIBL.

Zweibrücken

Kranzbühler & Co., Buchdruckerei

1913.

Referent: Geheimer Hofrat Prof. Dr. Chr. Meurer.

Meinen Eltern!

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549803_0123

A.

Einleitung.

Unerschüttert wie in den Tagen der Kaperei steht heute noch das Seebeuterecht, das uns anmutet wie ein Überbleibsel rauherer Tage, wie ein Fremdling in unserem modernen Völkerrecht. In seinen Wirkungen ist es bei den innigen internationalen Beziehungen unserer Tage eher noch härter geworden wie ehedem.

Doch nur sein Prinzip ist unerschüttert, und nur der harte Grundsatz hat allen Anstürmen seiner Gegner in der langen Reihe völkerrechtlicher Kongresse und Konferenzen getrotzt. Denn seine Feinde in Theorie und Praxis, bei Schriftstellern wie Staaten, haben in unermüdlicher Arbeit für den Schutz des Privateigentums auch im Seekrieg Schritt für Schritt Boden gewonnen und das Fundament dieses Grundsatzes gelockert, indem ihre Bemühungen eine ganze Reihe von Bestimmungen im Laufe der Jahre entstehen ließen, die, dem modernen Gedanken humanerer Kriegsführung Rechnung tragend, seine brutale Geltung etwas mildern.

Im Folgenden sollen die durch die XI. Konvention der zweiten Haager Friedens-Konferenz des Jahres 1907 neugeschaffenen Einschränkungen betrachtet werden.[1] [2])

---

[1]) Damit scheidet eine Betrachtung des Seebeuterechts an sich, seiner Ausübung, seiner Geschichte, Berechtigung, Bedeutung und seiner Zukunft in dieser Abhandlung aus. Soweit natürlich ein Eingehen zum Verständnis des elften Abkommens notwendig war, ist es in der Arbeit geschehen.

[2]) Auf die sonstigen vom Völkerrecht anerkannten Einschränkungen des Seebeuterechts ist ebenfalls nicht einzugehen. Sie mögen jedoch gleich hier erwähnt sein.

In Betracht kämen vor allem die Bestimmungen der Pariser Seerechtsdeklaration, sowie eine Reihe von weiteren zum Teil ebenfalls aus den Beratungen der vierten Kommission hervorgegangenen Bestimmungen, die in der Konvention 6 niedergelegt sind und die Behandlung der feindlichen Handelsschiffe bei Kriegsbeginn regeln, sodann die Konvention 13 über das Seeneutralitätsrecht und die Konvention 10 über das Seesanitätsrecht.

Es kämen dann noch in Betracht die besonderen Bestimmungen über Schiffe in Seenot oder solche, die Schiffbruch an der feindlichen Küste erleiden, ferner über Lotsenboote und Boote für die Bedienung von Leuchttürmen und über Kartellschiffe.

Die Frage des S. B. R. (Seebeuterechts) hat schon die erste Haager Friedenskonferenz beschäftigt.[1]) Auf Anregung der Vereinigten Staaten von Nordamerika, die, seit sie sich in einem Vertrage mit Preußen vom 10. September 1785 zu der Idee der Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekrieg bekannt hatten, bei allen Gelegenheiten mit Energie die völlige und grundsätzliche Abschaffung des Seebeuterechts vertraten, sollten die Verhandlungen auch auf diesen Punkt ausgedehnt werden. Als im Programm der Konferenz nicht vorgesehen, beschloß man indes damals, diesen Gegenstand nicht in Verhandlung zu nehmen. Immerhin einigte man sich wenigstens auf einen in die Schlußakte eingefügten Wunsch, daß diese Frage einer späteren Konferenz überwiesen werden solle.

Diesem Wunsche entsprechend, war die Frage nach einer Beibehaltung oder Abschaffung des Seebeuterechts mit in das Programm für die zweite Konferenz aufgenommen worden, wo sich die vierte Kommission in sechs großen Sitzungen [2]) in hochbedeutsamen Reden und Verhandlungen mit ihr beschäftigte.

Die dritte Frage des Questionaire, das mit seinen vierzehn vom Präsidenten der vierten Kommission von Martens ausgearbeiteten Fragen den Ausgangspunkt und die Grundlage der Verhandlungen dieser Kommission bildete, lautete: [3])

„Faut-il conserver ou abolir la pratique actuellernent en vigueur relativement à la capture et à la confiscation des navires de commerce sous pavillon ennemi?“

Ihrer hohen geschichtlichen Tradition folgend, hatten auch hier die nordamerikanischen Staaten einen Vorschlag [4]) ein-

---

[1]) Vgl. Meurer, die Haager Friedenskonferenz II 262 ff.

[2]) Vergl. die Sitzungsprotokolle der vierten Kommission vom 28. Juni, III. 744 ff., 5. Juli 780 ff., 10. 801 ff., 17. 831 ff., 19. Juli 838 ff. und 7. August III. 898 ff. und der siebten Plenarsitzung I 231.
Außerdem den Bericht von From. an das Komitee III 1041 und an das Plenum I 245.

[3]) III. 1133.

[4]) Annexe 10, III, 1141:
Inviolabilité de la propriété privée ennemie sur mer.
La propriété priveé de tous les citoyens des Puissances signataires, à l'exception de la contrebande de guerre, sera exempte en mer de capture ou de saisie par les mavires armés ou par les forces militaires desdites Puissances. Tontefois cette disposition n'implique aucunement l'inviolabilité des navises, qui tenteraient d'entrer dans

bringen lassen, der nichts weniger als die gänzliche Abschaffung des Seebeuterechts mit Ausnahme der Fälle des Transports von Konterbande und der Blockadeverletzung bezweckte, und den sie durch eine ausführliche Denkschrift und durch glänzende, völkerrechtliche interessante Reden [1]) ihrer Vertreter begründen ließ.

Daß für eine solch radikale Regelung der Boden noch nicht geebnet war, darüber ließen die Verhandlungen der vierten Kommission bald keinen Zweifel.[2]) Vorbehaltslose Zustimmung fanden die Amerikaner von den Großmächten nur bei Österreich-Ungarn.[3]) [4])

Auch Deutschland wie verschiedene andere Staaten standen dem Vorschlage sympathisch gegenüber, jedoch nur unter der Bedingung, daß vorher die Fragen der Kriegskonterbande und der Blockade geregelt würden.[5])

Rußland sprach sich für die Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Zustandes aus, weil die Lösung dieser wichtigen Frage vorbereitende Verständigungen voraussetze.[6])

Auch Japan und Frankreich konnten ihren grundsätzlich ablehnenden Standpunkt nicht aufgeben.

---

un port bloqué par les forces navales des susdites Puissances, ni des cargaisons desdits navires.

[1]) Rede von Choate in der Sitzung vom 28. Juni III. 750 ff. und von Rose vom 5. Juli 1907, III. 495 ff.

Eine kurze Zusammenfassung der Reden der beiden amerikanischen Delegierten sowie des ebenfalls energisch für eine Abschaffung des S. B. R. eintretenden brasilianischen Delegierten Ruy Barbosa III. 746 ff. und III. 780 ff. findet sich bei „Hirschmann" Seite 5 ff.: „Ihre Reden vereinigten in sich die Mehrzahl der Argumente, die von jeher zu gunsten der Abschaffung des Seebeuterechts ins Feld geführt wurden."

[2]) Die folgende Darstellung schließt sich im wesentlichen an den Bericht von Fromageot I 245 an.

[3]) Daß Oesterreich-Ungarn von jeher auf der Seite der Gegner des Seebeuterechts zu finden war, behandelt ausführlich „Schreckenthal".

[4]) Vergl. die Erklärung von Baron De Macchio III 746 und III. 835.

Vorbehaltslos stimmten von den kleineren Staaten neben Brasilien auch Norwegen (Erklärung von Hagerup III. 780), Schweden (Hammars Kjöld III. 805) und China (Foster III. 803) zu.

[5]) Vergl. die Erklärungen von Marschall von Bieberstein III. 788. Portugal schloß sich der deutschen Erklärung an.

[6]) Vergl. die Erklärungen von Tscharykow III. 789. „Auch sei durch die Beibehaltung des Seebeuterechts für den Handel entstehende Verwirrung ein wirksames Vorbeugungsmittel für einen Kriegsausbruch". (Nélidow III 765).

Vor allem aber verhielt sich diejenige Großmacht, welche als größte Seemacht die für die Entscheidung dieser Frage von jeher gewichtigste Stimme hatte, und an deren zähem Widerstande die Verhandlungen immer gescheitert waren, — England — auch diesesmal ablehnend.[1]) Für die Stellungnahme der englischen Regierung war hauptsächlich entscheidend, daß es ihr unmöglich erschien, die Frage der Abschaffung des S. B. R. von derjenigen der Handelsblockade zu trennen. Doch erklärte sie:[2])

„Si jamais il se produisait un changement qui favorisât le décroissement des armements, notre Gouvernement pourrait peut-être examiner la question de nouveau."

Bei dem gegenwärtigen Zustande sei es der englischen Regierung unmöglich, ihre Zustimmung zu einem Beschlusse zu geben, dessen wahres Ergebnis lediglich das Verschwinden eines Hauptgrundes wäre, welcher jetzt noch der Aufrechterhaltung des Friedens diene und dessen Beseitigung nur dazu führen könne, die einmal entstandenen Feindseligkeiten noch mehr in die Länge zu ziehen.

Interessant wegen der Schärfe, mit der sie einen dem nordamerikanischen Vorschlag direkt entgegengesetzte Haltung einnahmen, sind die Erklärungen von Argentinien und Columbien; beide sprachen sich für die unbedingte Aufrechterhaltung des Seebeuterechts aus, und der columbische Vertreter bemerkte, daß ungeachtet aller theoretischen Erwägungen, die zugunsten der Abschaffung des S. B. R. sprächen, im Seebeuterecht auch ein Element der nationalen Verteidigung gelegen sei, das nicht preisgegeben werden dürfe.[3])

Daß angesichts solcher Meinungsverschiedenheiten der Vorschlag der nordamerikanischen Union trotz der eindringlichsten[4]) Bemühungen ihrer Abgesandten die für die Ein-

[1]) Wehberg sucht in seiner Schrift Seite 116 ff. nachzuweisen, daß gerade England von dem von ihm immer verfochtenen Prinzip die größte Wunde davon tragen müßte.

[2]) Vergl. die Erklärung von Sir Ernest Satow III. 788, außerdem seine Rede III. 832.

[3]) Vergl. die Rede von Triana III 790.

[4]) Den Eindruck der Reden der amerikanischen Delegierten schildert From. in seinem Bericht folgendermaßen (I. 246): „Tous les arguments en faveur de l'inviolabilité ont été soutenus avec une éloquence et une force de dialectique qu'il serait difficile à surpasser." Er gibt dann eine ausführliche Aufzählung all der Gründe, die für eine Abschaffung des Seebeuterechts vorgebracht worden waren.

führung der schwerwiegenden Neuerung erforderliche Einstimmigkeit nicht zu erwarten war, zeigte sich mehr und mehr. Das Resultat bei der endgültigen Abstimmung war denn auch betrübend, und abermals mußten die Vereinigten Staaten auf Erfolg in dieser Sache verzichten: 21 Staaten waren für ihren Antrag, 11 Staaten dagegen, 1 Staat enthielt sich der Stimme.[1])

Die Bemühungen der Gegner des Seebeuterechts zeitigten, in dem Bestreben doch noch einen positiven Fortschritt zu erzielen, eine Reihe von Vorschlägen, welche im Fall ihres Durchdringens immerhin einen bedeutsamen Schritt in der völkerrechtlichen Entwickelung dieser Frage bedeutet hätten. Doch mußten auch diese vermittelnden Vorschläge, deren nicht weniger als fünf die Beratungen der Kommission beschäftigten, an der Haltung derjenigen Staaten scheitern, die sich zu einer grundsätzlichen Änderung der bestehenden Gebräuche nicht verstehen wollten. Die Freunde einer humaneren Regelung des Seebeuterechts mußten das betrübende Schauspiel erleben, daß von dem idealen Projekt langsam ein Teil um den andern abbröckelte, bis zum Schlusse ein Ergebnis gezeitigt war, das im Verhältnis zu den Hoffnungen und Erwartungen, mit denen man die Verhandlungen begonnen hatte, allerdings nur betrübend zu nennen war.

Der erste Vermittelungsvorschlag ging von der brasilianischen Regierung aus. Diese hatte unter dem Vorbehalt, daß der nordamerikanische Vorschlag nicht angenommen würde, den Antrag gestellt, daß die Mächte sich dahin einigen sollten, die Bestimmungen der Artikel 23, 28, 46, 47, 53 der Landkriegsrechtskonvention von 1899 für den Seekrieg und das Eigentum zur See zur Anwendung zu bringen. Sie zog jedoch diesen Antrag zurück, da er ebenfalls nur einen Teil der Stimmen auf sich vereinigen konnte.[2])

Ein zweiter von Belgien eingebrachter Vermittelungsvorschlag ging dahin, die Staaten möchten, um die Härten

[1]) Dagegen stimmten: Frankreich, England, Japan, Rußland, Spanien, Mexiko, Columbien, Montenegro, Panama, Portugal, Salvador.
Chile stimmte nicht ab. (III. 834.)

[2]) Wortlaut: Annexe II, III. 1141.
Von 25 abstimmenden Staaten waren dreizehn für und zwölf gegen den Antrag. III. 383.

einer Wegnahme zu mildern, an Stelle der Konfiskation nur einfache Wegnahme oder Beschlagnahme treten lassen. Die Besatzung sollte frei bleiben, die Zerstörung der Prisen untersagt sein; endlich sollten über die Rechte der einen Seekrieg führenden Staaten hinsichtlich des feindlichen Privateigentums eine Anzahl neuer Regeln aufgestellt werden.[1])

In dem gleichen Geiste hatte auch die niederländische Delegation einen Vorschlag[2]) gemacht, der einige Abweichungen von dem belgischen enthielt, so unter andern, daß alle Schiffe, die einen Paß bei sich führten, der ihre Verwendung als Kriegsschiff verbot, von der Wegnahme eximiert sein sollten. Sie verzichtete jedoch auf diesen Vorschlag zugunsten des belgischen.

Ein vierter Vorschlag ging von der französischen Delegation aus, die sich für den amerikanischen Vorschlag aussprach, sofern er Einstimmigkeit erzielen könne. Da diese Einstimmigkeit aber ausgeschlossen erscheine, weil die Lösung dieser Frage von der Lösung anderer nicht minder delikaten Fragen abhänge, so schlug sie vor: „de subordonner le maintien de la pratique actuelle au respect des conditions de la guerre moderne faite d'Etat à Etat"[3]) innerhalb der so festgesetzten Grenzen erscheine eine Hemmung und Schädigung des feindlichen Handels als ein sehr wohl erlaubtes und zu rechtfertigendes Mittel, den Gegner zu schädigen. Es sei dies zwar ein Zwangsmittel, dessen Rechtmäßigkeit aber nur verlange, daß es sich gegen den Staat und nicht gegen Privatpersonen richte; auch dürfe es kein Bereicherungsmittel für Private sein.

Von diesen Erwägungen ausgehend, brachte sie einen zweifachen Wunsch vor:

1. Generelle Abschaffung der alten Gewohnheit der Prisenanteile, die der Besatzung des beschlagnehmenden Schiffes zugesprochen, und

[1]) Annexe 14, III. 1143; von 28 abstimmenden Staaten waren prinzipiell 23 für den Antrag, 3 dagegen und 2 enthielten sich. (III 839). Bei der Einzelabstimmung über Art. 1 stimmten aber von 30 Staaten nur 14 mit ja und 9 mit nein, bei 7 Enthaltungen (III, 842). Beernaert erklärte daher den Rückzug des Antrags.

[2]) Annexe 15, III, 1145.

[3]) Bericht von Fromageot I 248.

2. Beteiligung der Staaten an den Verlusten, die durch die Wegnahme herbeigeführt würden.

Aber auch er fand keine genügende Mehrheit.[1])

In der Hoffnung, die auseinandergehenden Ansichten doch noch auf eine annehmbare Formel zurückzuführen, machte der Präsident der vierten Kommission von Martens den Vorschlag, die Kommission möchte den Wunsch aussprechen, daß die Staaten künftig bei Beginn der Feindseligkeiten von sich aus erklären sollten, ob und unter welchen Bedingungen sie entschlossen seien, auf das Beuterecht zu verzichten.[2]) Er meinte, man sei zwar einig, das gegenwärtige Recht zu verbessern und zu humanisieren, es fehle aber an Erfahrung und Praxis auf diesem Gebiete. Man müsse deshalb erst Erfahrungen sammeln: An historischen Beispielen, besonders dem österreichischen und preußischen Vorbild des Jahres 1866, zeigte er sodann, wie sich die Staaten beim Ausbruch eines Krieges über die Beseitigung des Seebeuterechts während der Dauer der Feindseligkeiten verständigen könnten.

Seine Ausführungen gipfelten angesichts der zutage getretenen Meinungsverschiedenheiten und der Unsicherheit der praktischen Wirkungen des neuen Prinzips in dem Wunsche: [3])

„Que les Puissances, représentées à la Deuzième Conférence de la Paix, en cas de guerres futures, immédiatement après l'ouverture des hostilités, déclarent spontanément si

---

[1]) Von vierunddreißig abstimmenden Staaten stimmten beim ersten Teil dieses Wunsches sechzehn mit ja, vier mit nein, vierzehn enthielten sich, beim zweiten Teil sieben mit ja, dreizehn mit nein, und vierzehn enthielten sich.

Die österreichische Delegation hatte zu diesen Wünschen noch einen Zusatz gemacht der in die Abstimmung mit einbezogen war: Annexe 16, 17, III. 1148, 1149, 12. Sitzung, III. 909.

[2]) Vergl. dazu von Liszt Seite 323: Selbstverständlich kann die Anwendung des Prisenrechts durch Staatsverträge für immer oder für einen bestimmten Krieg, ebenso wie durch die nationale Gesetzgebung unbedingt oder unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit ausgeschlossen werden. Ebenso von Ullmann Seite 511.

Z. B. das deutsch-französische Beispiel vom 18. Juli 1870, wonach französische Handelsschiffe durch die Bundeskriegsmarine nicht aufgebracht werden sollten, abgesehen von solchen Schiffen, die, auch wenn sie einem neutralen Staate angehörig, der Wegnahme unterliegen würden. Die Verordnung mußte aber von deutscher Seite zurückgezogen werden, da von Frankreich nicht dasselbe Verfahren beobachtet wurde.

[3]) III, 844.

elles sont décidées, et dans quelles conditions, de renoncer au droit de capture des navires marchands durant la guerre commencée."

Da aber Bedenken geäußert wurden, daß, wenn man diesen Wunsch ausspreche, darin eine Gefährdung der Souveränität der Staaten liegen könne, so wurde auch er wieder zurückgezogen.

Damit war man bei einem vollkommen negativen Resultat angelangt. Trotzdem konnte der Berichterstatter den Schluß seines Berichtes in die hoffnungsvollen Worte kleiden:

„Tel est le résumé de cette longue discussion d'une des plus importantes questions du programme de la IV. Commission. Je me suis efforcé de le faire fidèle, sans toutefois abuser de votre temps. J'aurais voulu pouvoir mieux rendre l'impression profonde que n'ont pas manqué, malgré tout, de laisser en chacun de nous les très beaux discours qu'il nous a été donné d'entendre. Si le maintien de l'état de choses actuel paraît devoir résulter de cette délibération, il est permis de penser, comme l'a dit l'éminent Prémier Délégué de Belgique, S. Exc. M. Beernaert, qu'une entente future n'a rien l'impossible."

Er gab damit nur der damals allgemein herrschenden Meinung Ausdruck, daß „trotz aller bisherigen Mißerfolge im Glauben an die Weiterentwickelung aller menschlichen Institutionen die Staaten in nicht allzu fernen Tagen unter der festen Führung Nordamerikas den Weg wandeln werden, den ihnen nicht nur die Humanität, sondern auch die moderne Anschauung vom Wesen des Krieges vorschreibt". [1])

Doch scheint der Gang der weltgeschichtlichen Ereignisse auch hier in einem anderen Sinne entscheiden und der gerade entgegengesetzten Auffassung Recht geben zu wollen. So schreibt Niemeyer, um nur eine Stimme anzuführen: [2]) Wenn auch manches dafür spreche, daß mit steigender Kultur das Seebeuterecht verschwinden müsse, so wären, wenn nicht alles täusche, die entgegengesetzten Tendenzen in der Gegenwart die stärkeren. Sogar die Vereinigten Staaten seien

[1]) Wehberg, Seite 128.
[2]) Aus „Prinzipien des Seekriegesrechtes".

im Begriff, ihren Standpunkt aufzugeben; der amerikanische Imperialismus und die hierdurch bedingte Flottenpolitik eröffnen offenbar auch der Völkerrechts-Politik der Vereinigten Staaten neue Bahnen. Der Liberalismus in England scheint in der Bekämpfung des S. B. R. zu erlahmen. Auch die Handelswelt des Kontinents macht ihre Wünsche gegenwärtig nur noch kleinlaut geltend.

Er kommt zu dem Schlusse: „Hiernach kann heute vernünftiger- und ehrlicherweise keine Großmacht dem völkerrechtlichen Verbot des Seebeuterechts zustimmen. Von der allgemeinen Abschaffung des Seebeuterechts sind wir heute, wenn nicht alles trügt, weiter entfernt denn je."

Tatsächlich mehren sich in der Gegenwart die Stimmen, die der Abschaffung des S. B. R. widersprechen, sodaß die Berechtigung der Worte Niemeyers, so schmerzlich sie auch dem Freunde eines fortschreitenden Völkerrechts sein mögen, nicht zu verkennen ist. Daß vollends die jetzige politische Lage, die blutige Weltgeschichte unserer Tage, irgend einem der von der Berechtigung und Notwendigkeit des Seebeuterechts überzeugten Staaten das Feld zu seiner völligen Beseitigung leichter und besser ebnen wird als die vorangegangenen ruhigeren Zeiten, das kann erst recht bezweifelt werden.

B.

§ 1.

Die Einleitung des Abkommens.

Trotz des in der Hauptsache negativen Resultats haben die langen Verhandlungen wenigstens einiges Positive gezeitigt, und wenn auch nicht Anerkennung des feindlichen Privateigentums im Seekrieg erreicht werden konnte, so sind zu den schon bis dahin geltenden Beschränkungen in der Ausübung des S. B. R. noch einige weitere völkerrechtliche Bestimmungen hinzugetreten. Was bei dem Widerstreit der Meinungen in vertragsmäßige Form zu bringen gelang, wurde in der 11. Konvention niedergelegt, welche die Überschrift bekam:[1])

[1]) Die deutsche Denkschrift sagt hiezu: „Die Abschaffung des S. B. R. hat auf der Konferenz wegen des Widerstandes mehrerer großen Seemächte nicht durchgesetzt werden können. Dagegen sind verschiedene Beschränkungen dieses Rechts eingeführt worden, die in dem vorliegenden Abkommen zusammengefaßt sind".

Abkommen über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekrieg.

Diese Überschrift gibt Veranlassung, auf folgendes hinzuweisen:

Von dem Seebeuterecht, dem Recht auf schrankenlose Aneignung von feindlichem Privat- und Staatseigentum, ist das Seekriegsbeuterecht zu unterscheiden. Der Unterschied besteht darin, daß die Sachen, auf welche sich die beiden Rechte beziehen, verschiedenen Zwecken dienen oder dienen sollen. Während das Seekriegsbeuterecht Sachen umfaßt, deren Beschaffenheit oder Bestimmung auf kriegerische Zwecke abzielt, z. B. Kriegsschiffe oder Kanonen, begreift das Seebeuterecht Gegenstände, die zum friedlichen Gebrauche und für den Seehandelsbetrieb bestimmt sind.

In jedem Falle ist für Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Aneignung die Art der Verwendung und der Zweck der Sache entscheidend, nicht die Person des Eigentümers.[1]) Während das dem S. B. R. entsprechende Recht im Landkrieg, soweit es das feindliche Privateigentum betrifft, schon lange abgeschafft ist, gelten für das Kriegsbeuterecht auch heutzutage noch zu Land wie zu Wasser die gleichen Grundsätze. Zu einer Aneignung auf Grund des letzteren bedarf es auch im Seekrieg ebenso wenig einer gerichtlichen Entscheidung, wie bei einer Aneignung auf Grund des Landkriegsbeuterechts.

Schließt man sich bei der Auslegung des Begriffes Seekriegsbeuterecht der oben dargelegten herrschenden Meinung an, wonach also die Person des Eigentümers — ob Staat oder Privatmann — gleichgültig ist, dann hat die 11. Konvention lediglich, wie schon ihre Überschrift besagt, Ausnahmen vom Seebeuterecht schaffen wollen.[2]) Das Kriegsbeuterecht ist in keiner Weise durch sie berührt worden. Solange die Art der Verwendung kriegerischen Zwecken fernsteht, kann für die Berechtigung einer Beschlagnahme nur das Beuterecht in Betracht kommen; deshalb wären z. B. auch um das vorweg zu nehmen, Schiffe mit wissenschaft-

[1]) So jetzt die allgemeine Meinung, vergl. Hirschmann S. 26.
[2]) Anderer Meinung Posse Seite 190, und Wehberg Seite 61.

lichen oder religiösen Zwecken, auch wenn sie im Eigentum des Staates stehen, nur Gegenstand der Seebeute. Zum Gegenstand einer Kriegsbeute werden sie nur — und die Konvention sieht ja dies ausdrücklich vor und will keineswegs auch für diesen Fall die Exemption aufrecht erhalten —, wenn sie sich an den Feindseligkeiten beteiligen. Die Berechtigung zur Wegnahme, welche kraft völkerrechtlich geschaffener Ausnahme des beuterechtlichen Titels ermangelt, lebt dann in Form des Kriegsbeuterechts wieder auf. Irgend welchen Einschränkungen des Kriegsbeuterechts wird man sowohl im Land- wie im Seekrieg aus militärischen Gründen kaum das Wort reden können.

Die Konvention weist in ihrer Einleitung darauf hin:
„In Anerkennung der Notwendigkeit, in Kriegszeiten eine billigere Handhabung des Rechtes in Ansehung des internationalen Seeverkehrs mehr als bisher zu sichern",
In der Meinung, „daß es, um dies zu erreichen, ratsam erscheint, im gemeinsamen Interesse gewisse veraltete und einander widersprechende Übungen aufzugeben oder gegebenenfalls miteinander in Einklang zu bringen und an die Zusammenstellung gemeinsamer Regeln für den den friedlichen Handel und der harmlosen Arbeit gebührenden Schutz, sowie für die Vornahme der Feindseligkeiten zur See zu gehen",
In der Meinung, „daß es ferner von Wert ist, in schriftlichen gegenseitigen Verpflichtungen die Grundsätze festzulegen, die bisher dem unsicheren Gebiete der Streitfragen angehörten oder dem Ermessen der Regierungen überliefert worden waren",
In dem Bewußtsein weiter, „daß gegenwärtig eine gewisse Anzahl von Regeln aufgestellt werden können, ohne das in Geltung befindliche Recht in Ansehung der darin nicht vorgesehenen Gebiete zu berühren",
sei man über die nachfolgenden Bestimmungen übereingekommen.

Mit diesen schwulstigen Sätzen „hat man sich über das Fehlende wohl hinwegzutäuschen gesucht; denn der wirkliche Inhalt des Abkommens entspricht den volltönenden Worten durchaus nicht; es werden Erwartungen geweckt, die keine Erfüllungen finden".[1]) Und Niemeyer schreibt:

[1]) Zorn Seite 199.

„Das Seebeuterecht wird freilich durch die 11. Konvention in einem gewissen Maße eingeschränkt. Doch bedeutet diese Einschränkung nur ein Begräbnis zweiter Klasse für die das Seebeuterecht betreffende Resolution der ersten Haager Konferenz“.[1])

1. Abschnitt.

Die Briefpostsendungen.

§ 2.

Das bisherige Recht.

Nach bisherigem Recht nahmen die Briefpostsendungen während eines Seekrieges genau dieselbe völkerrechtliche Stellung ein, wie irgend welches andere feindliche Privat- oder Staatseigentum. Die durch die Pariser Seerechtsdeklaration aufgestellten Grundsätze, daß die Flagge das feindliche Gut decke, [„frei Schiff — frei Gut“] und daß das auf feindlichem Schiff verladene neutrale Gut vom beschlagnehmenden Feinde wieder herausgegeben werden müsse [„unfrei Schiff — frei Gut“], kamen auch hier zur Anwendung. Mußten deshalb die Kriegsparteien nach diesen Grundsätzen außer in dem Falle, wo Schiff wie Ladung feindlich waren, von einer völligen Wegnahme oder gar Vernichtung feindlicher Briefpostsendungen allerdings absehen, so blieb ihnen doch das Recht der Durchsuchung neutraler Schiffe nach feindlicher Korrespondenz,[2]) das Recht der Öffnung und Einsichtnahme. Wo es sich gar um staatliche Korrespondenz handelte, der man irgend welche Wichtigkeit für die kriegerischen Operationen beizumessen glaubte, so fiel sie, auch auf neutralen Dampfern, ohne weiteres dem Seekriegsbeuterecht anheim.

Es hat allerdings völkerrechtliche Beispiele, die sich für eine bevorzugte Stellung der Briefkorrespondenz aussprachen, schon mehrfach gegeben. So Art. 13 eines Postvertrages

[1]) Seekriegsrecht Seite 18.

[2]) Man denke an die Aufbringung der deutschen Postdampfer, „Bundesrat, Herzog und General“ während des Südafrikanischen Krieges; auch die Wegnahme der an Bord des im roten Meere von dem russischen Kreuzer „Smolensk“ angehaltenen deutschen Postdampfers „Prinz Heinrich“ befindlichen Post, soweit sie für Japan bestimmt war, erregte seinerzeit großes Aufsehen.

zwischen Frankreich und England vom Jahre 1838: „Im Falle eines Krieges zwischen den einzelnen Nationen sollen die Postpakete der beiderseitigen Postämter fortfahren ohne Hindernis oder Belästigung auf See zu schwimmen, bis eine der beiden Regierungen das Aufhören des Dienstes bekannt gibt".

Auch die Vorschriften des preußischen Landrechts seien erwähnt: (I 9 §§ 214, 215) „Das Eigentum feindlicher Untertanen, welches sich auf neutralen Schiffen befindet, ist frei. Das gleiche gilt von dem Eigentum feindlicher Untertanen, welches dieselben den Postschiffen und Paketbooten des gegen ihren Landesherrn kriegführenden Staates anvertraut haben".

In einem Postvertrage zwischen England und Dänemark vom 26. 6. 1846 Art. 4 hatte man sogar den Postschiffen selbst ein derartiges Privileg garantiert. Wenn bei den Kriegsparteien in der tatsächlichen Ausübung des Beuterechts im allgemeinen eine mildere Praxis üblich war und man von einer dauernden Wegnahme absah, so verzichtete man doch nur ausnahmsweise [1]) auf das Recht, neutrale Postdampfer nach feindlicher Korrespondenz zu durchsuchen.

Für das Schicksal der Post auf feindlichen Schiffen mochte bisher entscheidend gewesen sein,[2]) ob das die Post befördernde Schiff den regelmäßigen Postdienst versah oder nicht, und ob in der beförderten Sendung ein privater oder öffentlicher Charakter vermutet wurde. Auch die Person des Absenders und Empfängers mochte in Betracht kommen. Irgend welchen allgemein anerkannten weitergehenden Schutz außer ihrer Unverdächtlichkeit hatte aber bisher die Briefkorrespondenz nicht genossen, ein unsicherer Zustand, unter dem natürlich am fühlbarsten der internationale Handel zu leiden hatte, und der deshalb schon mehrfach, wie z. B. im Jahre 1896 durch das „Institut de droit international", sehr energisch Einspruch erhoben hatte.

Daß man hinsichtlich der Postschiffe selbst an eine allgemeine Regelung noch viel weniger hatte denken können, bedarf kaum der Erwähnung.

[1]) Z. B. die Vereinigten Staaten im spanisch-amerikanischen Krieg 1898.
Nicht Rußland 1904, nicht England im Burenkrieg.
[2]) Vergl. den Bericht von From. an das Plenum 1. 266.

§ 3.
Die Haager Verhandlungen.

Die Regelung dieser wichtigen Frage ist eine Frucht deutscher Anträge. Im Anschluß an die Erörterung über die Kontrebande, zu deren Beratung ein eigenes Komitee, das „comité chargé d'étude de question de la contrebande de guerre", unter dem Präsidium des englischen Abgesandten Lord Reay gebildet worden war, machte die deutsche Delagation durch ihren Vertreter Kriege in der vierten Sitzung dieses Komitees vom 14. September 1907 folgenden Vorschlag:[1])

La protection de la correspondance postale sur mer.

Article 1.

La Correspondance postale exepédié par mer est inviolable, quel que soit son caractère, officiell ou privée, et quil s'agisse de correspondance des neutres ou des belligérants.

En cas de saisie du bâtiment qui porte cette correspondance, il sera pourvu à son expédition par la voie la plus prompte possible.

Art. 2.

Abstraction faite de l'inviolabilité de la Correspondance postale, les paquelots-poste sont soumis aux mêmes prinzipes que les autres bâtiments de commerce. Toutefois, les belligérants s'abstiendront, autant que possible, d'exercer sur eux le droit de visite, et la visite sera pratiqué avec tous les ménagements possibles.

Der deutsche Abgesandte erinnerte bei der Begründung daran, daß der Vorschlag zu einer Zeit eingebracht worden sei, wo die Entscheidung über den amerikanischen Antrag noch nicht gefallen war. Infolgedessen sei nunmehr, wo sich die Kommission gegen den Schutz des Privateigentums im Seekriege ausgesprochen habe, eine Aenderung im Texte notwendig geworden. Dem zweiten Artikel müßte noch eigens das Wort „neutres" hinter „paque-botes" eingefügt werden.

Man könnte sich vielleicht fragen, fuhr Kriege fort, ob man nicht ebenso die Geltung des Art. 1 einschränken müsse, indem man einzig und allein die Korrespondenz der neutralen Schiffe für unverletzlich erkläre. Jedoch halte er hier eine

[1]) III, 1121 und Annexe 44, III 1173.

ähnliche Unterscheidung nicht für notwendig. Denn heutzutage biete die Telegraphie den Kriegführenden derartige Vorteile, daß es keinerlei Gefahr habe, die Unverletzlichkeit der Briefkorrespondenz auszusprechen.

Englands Vertreter, Kapitän Ottley, erklärte, daß die britische Delegation geneigt sei, den Vorschlag anzunehmen, jedoch dürfe die Unverletzlichkeit der Briefkorrespondenz an Bord von Postschiffen auf keinen Fall und unter keiner Bedingung auch diejenige der Postschiffe selbst nach sich ziehen. Diese müßten dem Seebeuterecht nach wie vor unterworfen bleiben.

Kriege erwiderte darauf, daß das auch der Grundgedanke des deutschen Vorschlages sei.

Kapitän zur See Behr erklärte, daß die russische Delegation die Unverletzlichkeit unter neutraler, nicht dagegen unter feindlicher Flagge akzeptiere, während im Gegensatz hierzu der amerikanische General Porter seine Zustimmung zu dem deutschen Vorschlag ausdrückte.

Auf Vorschlag des Präsidenten wurde hierauf die Abstimmung über den deutschen Vorschlag bis zur nächsten Sitzung verschoben.

Der italienische Graf Tornielli fragte noch an, ob der deutsche Vorschlag auch die Postpakete einbegriffe, worauf ihm durch Kriege die Antwort ward, daß diese Sendungen selbstverständlich von dem Privileg ausgeschlossen bleiben sollten.

In der nächsten Sitzung des Komitees vom 24. 9. 1907 [1]) brachte der französische Delegierte Fromageot, dem die Berichterstattung der Komitee-Verhandlungen übertragen worden war, den deutschen Vorschlag in etwas veränderter Fassung vor:

Article 1.

La correspondance postale des neutres ou des belligérants, quel que soit son caractère officiel ou privé, trouvée en mer sur un navire neutre, est inviolable. En cas de saisie de navire, elle est expédiée avec le moins de retard possible par le capteur, sauf le cas de violation de blocus si elle est à destination ou en provenance du port bloqué.

[1]) III. 1127.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également à la correspondance postale trouvée en mer sur un navire ennemi.

Article 2.

L'inviolabilité de la correspondance postale ne soustrait pas les paquebots-poste neutres aux lois et coutumes de la guerre sur mer concernant les navires de commerce en général. Toutefois la visite n'en doit être effectuée qu'en cas de nécessité, avec tous les ménagements et toute la célérité possible.

Die russische Delegation konnte nun ihren Vorbehalt zum zweiten Absatz des ersten Artikels machen. Im übrigen wurde er einstimmig angenommen.

Schon vorher, in der achten Kommissionssitzung vom 24. Juli,[1]) hatte sich Kriege während der Diskussion über die Konterbande am Schlusse seiner längeren Ausführungen im gleichen Sinne geäußert. Er wies damals schon darauf hin, wieviel private und geschäftliche Interessen heutzutage auf einem regelmäßigen Postdienste beruhten und wie es unerläßlich sei, diesen Dienst gegenüber den Wirrnissen des Krieges sicher zu stellen. Der Nutzen, den die Kriegführenden aus der Kontrolle des Postdienstes ziehen könnten, stände in keinem Verhältnis zu dem Schaden, den man dem friedlichen Handel zufüge, wo den kriegführenden Staaten in Telegraphie und Radiotelegraphie doch ganz andere, schnellere und sicherere Verkehrsmittel zur Verfügung ständen. Die briefliche Korrespondenz sei gegenwärtig für den Nachrichtendienst der Staaten von ganz untergeordneter Bedeutung.

Er wies dann des weiteren darauf hin, daß das wirksamste Mittel, die Korrespondenz zu schützen, wäre, die regulären Postschiffe der Kontrolle überhaupt zu entziehen. Allein das sei unmöglich; deshalb müßte man sich begnügen, auszusprechen, daß die Kriegführenden so viel wie möglich dem Charakter derartiger Schiffe Rechnung trügen und sich ihres Untersuchungsrechtes möglichst enthielten. Auf die Nationalität des befördernden Schiffes dürfe es, was die Unverletzlichkeit der Briefkorrespondenz betreffe, nicht ankommen. Im Fall der Beschlagnahme des Postdampfers hätten

[1]) III. 860.

die Kriegführenden dann nicht das Recht, die Postsäcke zum Zwecke der Kontrolle zu öffnen, und sie wären verbunden, für eine unverzügliche Weiterbeförderung an ihren Bestimmungsort zu sorgen.

In der vierzehnten Sitzung vom 26. 9. 07 [1]) kam der deutsche Vorschlag, nachdem er durch die Beratungen des Komitees gegangen war, vor die Kommission. Nach längeren Debatten und verschiedenen Textesänderungen beschloß man, die endgültige Festlegung des Wortlautes nach der Abstimmung in der Kommission dem Komitee zu überlassen. Bevor man zur Abstimmung schritt, erhob sich aber noch der Niederländer Den Beer Poortugael zu folgenden Ausführungen: Er erinnerte daran, daß er schon im Jahre 1888 in seinem Buche über das internationale Seerecht, Seite 558, vorgeschlagen habe, daß ein neutrales Postschiff von einer Durchsuchung befreit sein solle, wenn sich an Bord ein Regierungsbeamter des Staates befinde, dessen Flagge das Schiff trage, und eine schriftliche Erklärung übergebe, wonach das Schiff keinerlei Kriegskonterbande an Bord führe. Wenn man diesen fortschrittlichen Gedanken annehme, so könnte man den letzten Worten des Art. 2 den Zusatz beifügen: [2])

„Cette nécessité n'existe pas si un Commissaire gouvernemental de l'Etat neutre, dont le paquebote-poste porte le pavillon, déclare par écrit que le navire ne transporte pas de contrebande de guerre".

Ohne auf eine Debatte über diesen neuerlichen Vorschlag einzugehen, wurde darauf zur Abstimmung geschritten und mit Einstimmigkeit der abgegebenen Stimmen der Vorschlag angenommen, mit dem Vorbehalt der italienischen Delegation über die endgültige Redaktion des Satzes 1 des Artikels 1, und mit einem Vorbehalt von Montenegro und Rußland zum Satz 2 des Artikels 1.

Nicht teilgenommen hatten an der Abstimmung Bolivia, Columbia, Luxemburg, Nikaragua und Paraguay.

In der siebenten Plenarsitzung vom 27. September [3]) wurde in der von Fromageot vorgeschlagenen Form das

[1]) III, 921.
[2]) III. 922.
[3]) I. 236.

Projekt ohne Diskussion mit Einstimmigkeit (2 Stimmenthaltungen) angenommen.

Nicht abgestimmt hatten hier Nicaragua und Paraguay.

§ 4.

Das neue Recht.

Die nunmehrige Regelung, die nach verhältnismäßig kurzen und einfachen Debatten dem bisherigen unsicheren Rechtszustande ein Ende macht, stellt den Grundsatz der Unverletzlichkeit aller Briefpostsendungen ohne jegliche Ausnahmen auf, mögen sie auf neutralen oder feindlichen Schiffen vorgefunden werden, mögen sie neutralen oder kriegführenden Staaten angehören, amtlicher oder privater Natur sein. Und zwar sind sie unverletzlich nicht nur in dem Sinne, daß ihre Wegnahme oder Vernichtung verboten ist, sondern schon eine Öffnung der Postsäcke ist völkerrechtswidrig. Im Falle einer Beschlagnahme des die Post befördernden Schiffes hat der beschlagnehmende Staat die Post unverzüglich weiter zu befördern. Diese Bestimmungen sollen nur im Falle eines Blockadebruches auf diejenige Korrespondenz keine Anwendung finden, die nach dem blockierten Hafen bestimmt ist oder von dort kommt. Solcherlei Briefpost ist nach wie vor aus leicht erklärlichen Gründen dem Beuterecht der Kriegführenden unterworfen.

Trotzdem das hier aufgestellte Privileg sich nur auf Briefpostsendungen erstreckt, also einmal nicht auf andere Sendungen, wie z. B. Postsendungen, und dann vor allen Dingen nicht auf die Postschiffe selbst, so muß man trotzdem in dieser Anerkennung der grundsätzlichen Unverletzlichkeit der Briefpost einen sehr wesentlichen Fortschritt erblicken, auch wenn, wie man im Artikel 2 ausdrücklich hervorheben zu müssen glaubte, die neutralen Postdampfer, den für neutrale Kauffahrteischiffe geltenden Gesetzen und Gebräuchen des Seekrieges grundsätzlich unterworfen bleiben.

Es verbleibt also nach wie vor den kriegführenden Staaten das Anhaltungs- und Durchsuchungsrecht neutraler Kauffahrteischiffe und Postdampfer. Nach wie vor wird also der neutrale Postverkehr in Mitleidenschaft gezogen werden; am allerfühlbarsten natürlich durch die Betriebseinstellung

der Postdampfer der am Kriege beteiligten Staaten, die sich natürlich der Gefahr einer Wegnahme nicht aussetzen werden.

Daran kann auch die Bestimmung des zweiten Artikels, der den neutralen Postdampfern, im Gegensatz zu dem unbeschränkten Durchsuchungsrecht feindlicher Kauffahrteischiffe, eine etwas bevorzugte Stellung einräumt, indem er bei ihnen eine Durchsuchung nur im Notfalle unter möglichster Schonung und Beschleunigung gestattet [1]) — ein Passus, dem man große praktische Bedeutung wohl kaum wird einräumen können — nichts ändern. Ein radikales Heilmittel wäre eben hier nur dann möglich gewesen, wenn man die regulären Postschiffe, neutrale wie feindliche, der Durchsuchung und Einziehung gänzlich entzogen hätte und sie insofern von der rechtlosen Stellung der übrigen Handelsschiffe ausgenommen hätte. Doch war einer so durchgreifenden Neuerung die Stimmung der Staaten nicht günstig. Sogar der Vorschlag von Den Beer Poortugäl, der wenigstens für neutrale Postdampfer einen nennenswerten Fortschritt gebracht hätte, fand keinen Anklang, vielleicht auch in der Befürchtung, die Postdampfer könnten militärischen Zwecken dienstbar gemacht werden.

Die Ansichten über den tatsächlichen Wert dieses Teils des Abkommens gehen daher sehr auseinander. So meint Wehberg: [2]) „Man dürfe den Fortschritt im großen und ganzen nicht allzu hoch einschätzen. Wenn auch die Briefe nicht mehr behalten werden dürften, so werde der Postverkehr doch gerade so wie bisher gestört.“ Dagegen ist Zorn [3]) anderer Ansicht: „Handelt es sich auch nur um die Briefpost, so wird man doch deren grundsätzliche Unverletzlichkeit im Seekrieg als eine hohe Errungenschaft für die moderne Zivilisation zu betrachten haben. Man wird sogar die Frage aufzuwerfen genötigt sein, ob nicht die Unverletzlichkeit amtlicher Korrespondenz auf feindlichen Schiffen zu weit geht. Doch hier eine Grenze zu ziehen wäre wohl unmöglich.“

[1]) Hiezu Wehberg Seite 62: Schon die Pflicht einer Entschädigung wird den Nehmestaat dazu drängen. Vor allem muß jene Form der Durchsuchung aber auch sonst gewahrt werden und nicht nur bei Postdampfern.

[2]) Seite 62.

[3]) Seite 199.

Dieser Ansicht von Zorn wird man sich anschließen können. Man darf, wo es sich um das S. B. R. handelt, nicht unbescheiden sein.

2. Abschnitt.

Küstenfischereiboote und Schiffe, die wissenschaftlichen, religiösen und menschenfreundlichen Zwecken dienen.

§ 5.

Das bisherige Recht.

I. Küstenfischerei-Boote.

Die Küstenfischereiboote samt ihrer Besatzung und Ladung erfreuten sich seit Alters — schon seit dem 16. Jahrhundert — einer von der rechtlosen Stellung der übrigen Schiffe, welche die feindliche Flagge trugen, sehr verschiedenen und bevorzugten Behandlung. Ihnen gegenüber glaubten die Völker in Übereinstimmung mit der weitaus größten Zahl der Theoretiker auf das gegen andere Fahrzeuge für unentbehrlich angesehene Seebeuterecht verzichten zu können, eine Übung, die in zahlreichen Verordnungen und Staatsverträgen — den sogenannten trêves pêchereuses — sanktioniert worden war.[1])

Diese Praxis war von den meisten Staaten anerkannt, wenn man auch nicht immer diesem humanen Brauche gefolgt ist.[2])

[1]) An solchen Staatsverträgen seien genannt: Zwischen Deutschland und Frankreich vom 2. X. 1521 (Karl der V. und Franz der I. von Frankreich); zwischen Holland und Frankreich vom 17. VIII. 1775; Frankreich und Amerika vom 6. II. 1788; ebenso vom 30. IX. 1800.

An Verordnungen: Französisches Interdikt von 1543, Brief Ludwig des XVI. vom 5. VI. 1797 an den Admiral der französischen Flotte; französische Konsularverfügungen von 1778 und vom 21. XII. 1799; französische Instruktion vom 25. VII. 1870, Art. 2.

Italienische Instruktion von 1866; nordamerikanische Instruktion von 1900 und andere. (Vgl. hiezu Niemeyer Bd. XXI, S. 204, Fußnote 2.)

[2]) z. B. England nicht im Jahre 1793 gegen Frankreich, im Krimkrieg keine der verbündeten Mächte gegen Rußland sowohl an der finnländischen, wie an der Küste des schwarzen Meeres, nicht die nordamerikanischen Staaten im spanischen Krieg.

Auch die Theorie hat sich von jeher für die Unverletzlichkeit der Fischereiboote ausgesprochen. So meinte Ortolan[1]) — um von der zahlreichen Literatur nur einige Stimmen hervorzuheben — in seinem Werke „Règles internationales“ Seite 51: „Es gibt nur wenige förmliche Staatsverträge, welche der Freiheit der Fischerboote Erwähnung tun. Von einem andern Standpunkt aus ist der Brauch, der diese Freiheit sanktioniert, nicht so allgemein, daß man ihn als eine absolute internationale Regel ansehen kann; doch ist er so oft angewandt worden und stimmt außerdem so gut mit der im Landkrieg verfolgten Praxis in Bezug auf Bauer und Landmann überein, mit denen die Küstenfischer verglichen werden können, daß man zweifellos auch im künftigen Seekriege fortfahren wird, ihn zu verfolgen.“

De Boeck führt in seinem Buche: De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi“ § 191 aus: „Ein sehr alter, wenn nicht universeller Brauch nimmt feindliche Schiffe, die der Küstenfischerei dienen, von dem Rechte der Wegnahme aus. Der Grund dieser Ausnahme ist augenscheinlich: es wäre zu hart gewesen, armen Menschen die Mittel zum Lebensunterhalt zu nehmen.“

Die entgegengesetzte Meinung ging von der Ansicht aus, daß die Ausnahme des Fischereigewerbes vom Seebeuterecht nur ein Akt der Gnade, eine Regel der internationalen Höflichkeit sei, die je nach den Forderungen der Notwendigkeit ausgedehnt oder geleugnet würde, nicht aber eine Sache des Rechts, daß vielmehr die Fischereifahrzeuge gesetzmäßig ohne das Bestehen irgend einer Verordnung, eines Vertrages oder einer Proklamation von der Wegnahme nicht ausgeschlossen sein könnten.

Der Grund für die milde Behandlung derartiger Fahrzeuge liegt auf der Hand. Der Küstenfischereibetrieb wird im allgemeinen zu armselig sein, als daß der kriegführende Staat, dem die Fahrzeuge angehören, irgend welche Unterstützung oder Hilfe von ihrer Verwertung zu erhoffen hätte

[1]) Die folgenden Literaturangaben sind aus Niemeyer Bd. 12, Seite 51, wo ein Urteil des obersten amerikanischen Prisengerichtshofes aus dem spn. amerikanischen Kriege abgedruckt ist, das auch in den Ausführungen der amerikanischen Delegierten eine Rolle spielt. Das Urteil berief sich neben der hier nur zum Teil wiedergegebenen Literatur auch auf zahlreiche Staatsverträge.

und eine Beschlagnahme von der gegnerischen Seite wird die damit verbundenen Gefahren und Mühen aus denselben Gründen wohl kaum rechtfertigen. Daneben mag auch der Gesichtspunkt der Humanität diese Praxis beeinflußt haben, weil man vermeiden wollte, daß die Existenz armer Leute ohne Nutzen für die Kriegführenden vernichtet würde. Ja aus diesem Grunde sollte die Aneignung sogar als Repressalie nicht vorgenommen werden dürfen.[1]) Dagegen sollten auch nach bisherigem Gewohnheitsrecht die Fahrzeuge vom Kriegsbeuterecht ergriffen werden, wenn sie an den Kämpfen der kriegführenden Staaten teilnehmen. Wenn auch nur ein durch Indizien begründeter Verdacht vorlag, dessen Beseitigung nicht gelungen war, erschien die Aneignung zulässig. Als solche Indizien sah man schon an, wenn die Besatzung mit zum Gefecht geeigneten Waffen ausgerüstet war, oder wenn sich Signalflaggen, die zum Fischereibetrieb nicht gebraucht zu werden pflegen, an Bord befanden.

De Boeck[2]) hielt die Aneignung nur für zulässig, wenn sie bei Entfaltung militärischer Tätigkeit betroffen wurden, weil andererseits mißbräuchlichen Maßregeln der kriegführenden Staaten Tür und Tor geöffnet wären.

Leroy[3]) hielt die Aneignung für gerechtfertigt, falls sie sich einer Unterstützung der maritimen Operationen des Feindes schuldig gemacht hatten. Bei bloßem Verdacht sollte lediglich eine Zurückhaltung zulässig sein, bis eine Gefahr ausgeschlossen wäre.

Eine einheitliche völkerrechtliche Regelung war jedoch bisher noch nicht erfolgt.

II. Schiffe, die wissenschaftlichen, religiösen oder Missions-Zwecken dienen.

Aus ganz ähnlichen Gründen wie bei den Fischerbooten hat die Theorie auch bei den Schiffen, die zu wissenschaftlichen etc. Zwecken ausgerüstet sind, das Beuterecht seit

[1]) So die französische Rechtsprechung, z. B. in dem Erlasse des Comité de salut public vom 25. Thermidor des Jahres III, wo englische als Repressalie aufgebrachte Fischereifahrzeuge durch das Comité wieder freigegeben wurden.

[2]) § 196. (Aus Roepke Seite 61.)

[3]) Seite 84 und 85 (ebenda).

langem verneint. Auch hier war man der Ansicht, daß die Vorteile für die Kriegführung des beschlagnehmenden Staates auf keinen Fall eine so rigorose Maßregel rechtfertigen könne, noch dazu, wo Schiffe dieser Art mehr dem Interesse der gesamten Menschheit als den Sonderinteressen des Staates, dessen Flagge sie zufällig tragen, zu dienen bestimmt sind.

Auch die Praxis der Staaten hat sich mehrfach auf diesen Standpunkt gestellt. So die Prisenreglements von Rußland 1869, Japan 1894, ebenso eine amerikanische Instruktion von 1900.[1])

§ 6.

Die Haager Verhandlungen.

Wie schon oben erwähnt ist von den in der elften Konvention Völkerrecht gewordenen Bestimmungen die Frage nach einer Exemption der Küstenfischereifahrzeuge vom See-

[1]) Auch schon früher hat man in Amerika diese Stellung eingenommen. Erwähnenswert sind in dieser Beziehung zwei Prisengerichtsurteile aus den Jahren 1813 und 1861, die sich allerdings nicht auf ganze Schiffe, sondern nur auf einzelne Gegenstände wissenschaftlichen Inhalts beziehen. (Aus dem schon mehrfach erwähnten Urteil. Niemeyer Bd. 12, Seite 86.)

Während des Sezessionskrieges 1861 wurden zwei Bücherkisten, welche an eine Universität in Nord Karolina adressiert und deren Eigentum waren, unter folgender Begründung wieder herausgegeben:

„Obgleich dieser Reklamant als Zugehöriger eines feindlichen Distrikts auf eine Rückgabe von Büchern als Handelsartikel keinen Anspruch hätte, so gibt der Zweck der in Frage stehenden Sendung dem Gegenstand einen veränderten Charakter. Indem die Vereinigten Staaten zur Wiederherstellung ihrer Konstitution Krieg führen, sind sie gezwungen, gegebenenfalls auf See genommenes Eigentum, dessen Ertrag sonst den Reichtum jenes Distrikts vermehren würde, zu konfiszieren. Die Vereinigten Staaten führen indes nicht mit der Literatur in jenem Teil ihres Gebietes Krieg."

Auch ein englisches Urteil ist nicht uninteressant: Im Jahre 1813 wurden während des englisch-amerikanischen Krieges ein amerikanisches Schiff von einem englischen Schiffe genommen und mit seiner Ladung als gesetzmäßige Prise verurteilt. Allein eine Petition um Rückgabe einer Kiste mit Gemälden und Stichen, welche der Akademie der Künste in Philadelphia geschenkt und ihr Eigentum waren, wurde unter folgender Begründung bewilligt:

„Dasselbe Völkerrecht, das vorschreibt, daß alles dem Feinde gehörige Eigentum der Konfiskation unterworfen ist, hat seine Einschränkungen und Ausnahmen. Alle zivilisierten Nationen geben zu, daß Künste und Wissenschaften dem strengen Kriegsrecht gegenüber eine Ausnahme bilden und Anspruch auf Schutz und Begünstigung haben. Sie werden nicht als Sondergut dieser oder jener Staaten, sondern als Eigentum der Menschheit im großen angesehen und als zu den allgemeinen Interessen der ganzen Gattung gehörend. Und man fügte hinzu, daß diese gegenseitige Höflichkeit von den Nationen unzählige Male ausgeübt worden sei."

beuterecht die einzige, welche das russische Programm vorsah. Frage 13[1]) lautete folgendermaßen:

„Est ce que les bateaux de pêche cotière, même appartenant aux ressortissants d'Etat belligérant, sont de bonne prise?“

Die Diskussion hierüber wurde in der elften Sitzung der vierten Kommission vom 2. August[2]) eröffnet:

Der Italiener Graf Tornielli erklärte, daß alle Welt darüber einig sei, die Küstenfischer den Kriegsgefahren zu entziehen.

Den Beer Poortugael schloß sich diesen Worten an, aber er wollte weiter gehen und dieses Privileg auch auf größere Fahrzeuge ausgedehnt wissen, die zu einer Umwandlung in Kriegsschiffe ebenso ungeeignet wären wie die kleineren Fischereiboote, um so mehr, da sich der Küstenfischereibetrieb in den letzten zwanzig Jahren ganz bedeutend geändert habe. Es sei nicht einzusehen, warum man die größeren Boote der Beschlagnahme unterwerfen solle.

Sein Landsmann Kapitän zur See Castiglia warf jedoch schon hier ein Moment in die Debatte, das noch zu langen Erörterungen Anlaß geben sollte. Er gab zu bedenken, daß man bei aller Achtung des friedlichen Gewerbes der Küstenfischer sie doch hindern müsse, sich allzu sehr den Kriegsschiffen zu nähern. Sie könnten Torpedos oder Minen an Bord haben, die manchmal ihre Nähe verdächtig machten.

Den Beer P. gab dies allerdings zu, er meinte jedoch, diese Fahrzeuge entfernen hieße noch lange nicht, sie ganz wegnehmen. Die Debatte ward hierauf geschlossen und vom Präsidenten als nächste Sitzung über diesen Punkt der 7. August bestimmt.

Hier[3]) ward man sich zunächst einig, die Sache vorerst nicht an ein Komitee zu verweisen.

Graf Tornielli bat außerdem, diejenigen feindlichen Schiffe, deren Zweck ausschließlich in einer wissenschaftlichen Mission bestehe, ebenfalls von einer Wegnahme zu eximieren, und erinnerte daran, daß in Italien solche Schiffe

[1]) Annexe I, III, 1134.
[2]) III, 896.
[3]) III, 909.

ohne jegliche Beschränkung in den Häfen, Reeden und Gewässern des Königreichs sich aufhalten dürften.

Darauf erklärte der österreichische Gesandte Baron de Macchio, daß die österreichische Delegation einen Vorschlag eingebracht habe, der das Privileg, welches die Frage 13 vorsehe, noch auf gewisse weitere Schiffe ausdehne.

Kontreadmiral Antoine Haus las darauf den österreichischen Vorschlag vor:

„A l'égard des bateaux de pêche côtière, sont exemptés de capture les bateaux et barques affectés dans les eaux territoriales de quelques pays au service de l'économie rurale ou à celui du petit trafic local.

Ce n'est que dans les cas où des raisons militaires l'exigent, que les dits bateaux et barques pourront être réquisitionnés contre indemnité conformément aux dispositions en vigueur pour la guerre sur terre."

Dieser Vorschlag, so führte er aus, meine nur die Schiffe und Kähne von geringem Umfange, die zum Transport von ländlichen Erzeugnissen oder zur Personenbeförderung längs der Küste dienten oder zwischen der Küste und den benachbarten Inseln. Aus Gründen der Menschlichkeit solle man die Wegnahme solcher Fahrzeuge verbieten, ausgenommen die Fälle militärischer Notwendigkeit. Aber auch im letzten Falle solle eine Wegnahme nur gegen Entschädigung erfolgen dürfen; denn auch abgesehen von diesen humanen Gesichtspunkten stelle sich die Wegnahme derartiger Fahrzeuge als eine außerordentliche Inkonsequenz dar, wenn man ihrer Behandlung die Grundsätze gegenüber stelle, die den Landkrieg beherrschten. Denn wenn die Küste von den Landtruppen okkupiert sei, dann entzögen sich solche Fahrzeuge als Privateigentum jeglichen Beuterechtes und könnten höchstens einer Requisition unterliegen.

Hierauf gab der portugiesische Kapitänleutnant Ivens Ferraz ohne Begründung folgenden Vorschlag bekannt:[1])

Article 1.

S'exercice de l'industrie de la pêche côtière au moyen d'attirails ou de bateaux propres à cet usage sera permis aux

[1]) III, 911.

ressortissants d'un Etat belligérant dans les eaux territoriales et dans la zone habituelle de pêche des côtes du pays auquel ils appartiennent.

Ces bateaux ne pourront toutefois s'approcher des navires de guerre ennemis ni gêner d'une façon quelconque leurs manoevres ou évolutions tactiques.

Article 2.

Les bateaux employés à la grande pêche ainsi que ceux qui pourraient se trouver, sauf pour les circonstances spéciales de mer et de vent, en dehors des zones dont il est question dans l'articles précédent, seront considérés pour tous les effets comme navires de commerce ennemis.

Article 3.

Tout bateau de pêche qui, profitant les immunités de l'article 1, se sera mis au service d'une escadre belligérante et aurra de la sonte pris part aux hostilités, sera considéré comme navire de guerre.

Article 4.

Quand le résultat d'une opération immédiate l'exigéra, les bateaux de pêche pourront d'être retenus par l'ennemi pendant un certain laps de temps.

Der nordamerikanische Abgesandte Choate nahm nunmehr das Wort zu längeren Ausführungen über das Privileg der Fischereiboote. Er wies auf ein Urteil[1]) des obersten amerikanischen Prisengerichtshofes hin in Sachen des Fischereibootes Pakete Habanna, das sich für die Unverletzlichkeit der Fischereiboote ausgesprochen habe, und er gab auszugsweise aus dem Urteile folgendes bekannt:

„Durch allgemeine Zustimmung der zivilisierten Nationen der Welt, und unabhängig von irgend einem besonderen Vertrage oder einem anderen öffentlichen Akte sei es heutzutage eine feststehende, auf Rücksichten der Menschlichkeit gegen eine arme und fleißige Klasse der Bevölkerung und auf die gegenseitige Konvenienz der kriegführenden Staaten beruhende Regel der internationalen Rechtsordnung, daß Fischereifahrzeuge, mit ihren Gerätschaften und Vorräten, ihrer Ladung und unbewaff-

[1]) Es ist dies das schon mehrfach erwähnte bei Niemeyer abgedruckte Urteil.

neten Mannschaft, die ehrlich ihrem friedlichen Berufe, Fische zu fangen und lebend einzubringen, nachgehen, der Wegnahme als Kriegsprise nicht unterliegen." Das sei, so sagt das Urteil weiter, eine Regel, welcher die Prisengerichtshöfe verpflichtet seien, Rechnung zu tragen und zwar auch dann, wenn kein Vertrag oder öffentlicher Akt ihrer Regierung in dieser Hinsicht vorhanden sei.

Diese Bevorzugung, so fuhr der Amerikaner fort, höre für die Küstenschiffe, Besatzung wie Fahrzeuge nur dann auf, wenn sie zu irgend einem militärischen Zweck verwendet werden oder auf irgend eine Art dem Feinde Unterstützung oder Information gewähren. Das Privileg sei auch weiterhin nicht ausgedehnt auf Schiffe, die sich auf hoher See mit Walfisch-, Seehund- oder Kabliaufang oder mit dem Fang von anderen Fischen beschäftigen, die nicht frisch auf den Markt gebracht würden, sondern die eingesalzen oder auf andere Weise hergerichtet würden. Diese stellen einen gewöhnlichen Handelsartikel dar und unterliegen dem Seebeuterecht.

Dieses Urteil, so schloß Choate, habe sich auf mehrere Boote erstreckt und sei in einer Sache gesprochen worden, wo der Gerichtshof erster Instanz mehrere solcher Boote verurteilt habe; der oberste Prisengerichtshof der Vereinigten Staaten habe jedoch das Urteil aufgehoben, sowie Entschädigung für ihre Wegnahme und Zurückhaltung verfügt.

Die Frage wurde hierauf einem Comité d'examen übergeben.

II. Die Komitee-Verhandlungen über den portugisischen Vorschlag.

Es lagen [1]) die schon angeführten Vorschläge des Kontreadmirals Haus und des Kapitänleutnants Ferraz vor. Der portugiesische Antrag, der der ausgedehntere und detailliertere war, bildete den Ausgangspunkt der Verhandlungen. Ivens Ferraz hatte den 1. Artikel seines Vorschlags etwas abgeändert, und der neue Text lautete nunmehr: [2])

[1]) III, 967, 968 ff.
[2]) III, 968.

„Sont exemptés de capture les bateaux se livrant actuellement à une opération de pêche côtière dans la zone habituelle ou se livrant à la petite navigation côtière.

Cette exemption cesse d'être applicable dès qu'il y a lieu de craindre une participation quelconque aux hostilités, telle que réfus d'obéir aux injonctions d'un belligérant tendant à interdire momentanément l'approche d'une zone déterminée, transport de contrebande, espionage, faite d'être armé ou d'avoir à bord des engins ou des signaux qui ne sont pas d'usage entre pêcheurs.“

Im Einverständnis mit dem Komitee eröffnete der Präsident sodann die Debatte über diesen neuen Text.

Zur Begründung seines Vorschlages führte Ivens Ferraz aus: Der portugiesische Vorschlag habe nicht den besonderen Schutz der Fischereiindustrie im Auge, sondern er verfolge einzig und allein einen menschlichen Zweck, indem er eine arme Klasse von Menschen schützen wolle. Wenn man die Fischereiboote dem Seebeuterecht unterwerfe, dann greife man eine Industrie an, die nur eine sehr beschränkte Ausdehnung habe und deren Zerstörung keinerlei Rückwirkung auf das Handelsleben der Kriegführenden nach sich zöge.

Eine Aufhebung der Schutzstellung sehe der portugisische Vorschlag vor bei der Befürchtung, daß die Fischereiboote in irgend einer Weise an den kriegerischen Operationen teilnehmen könnten. Was die Fälle betreffe, wo diese Boote Kriegsmaschinen oder Konterbande an Bord hätten oder Spionage ausübten, so brauche man darüber keine langen Worte zu verlieren. Eine einfache derartige Feststellung werde genügen, um die Wegnahme zu rechtfertigen.

Der Satz 1 des neuen Artikels I spreche von der „Zone Habituelle“. Dieser Wortlaut bezwecke, den Fischereibooten die Möglichkeit zu geben, was in manchen Ländern notwendig sei, sich über die territorialen Küstengewässer hinauszubegeben.

Baron de Macchio stimmte diesen Ausführungen bei, er wollte jedoch der Fahrzeuge der kleinen Lokalschiffahrt ausdrücklich Erwähnung getan und eine Entschädigung entsprechend den Regeln des Landkrieges festgesetzt haben.

Louis Renault hatte Bedenken, daß man auch solche

Fahrzeuge ausnehmen wolle, die weit hinaus in See gehen. Solcherlei Schiffe könnten einen größeren Tonnengehalt haben und mit Dampf betrieben werden.

Auch schiene es ihm zu weit gegangen, daß schon bei der bloßen Befürchtung einer Teilnahme an den Feindseligkeiten ihr Privileg aufhören solle. Er fände es vorteilhaft, einen bestimmten Tonnengehalt festzusetzen und außerdem ausdrücklich auszusprechen, daß sie sich bei Gefahr sofortiger Wegnahme jederzeit den Anordnungen der Geschwaderchefs zu fügen hätten.

Ernest Satow war der Ansicht, daß man auf keinen Fall einer Regierung erlauben dürfe, ihre Fischereifahrzeuge zu kriegerischen Zwecken zu benutzen; ein solches Vorgehen würde tatsächlich den Gegner zwingen, kein einziges derartiges Boot zu schonen. Er fordere deshalb, man möge es den Staaten geradezu untersagen, derartige Boote zu militärischen Zwecken zu verwenden.

Der Japaner Keiroku Tsudzuki wollte jedoch hier eine Ausnahme für die Dschonken, die sich der Küstenfischerei widmen, aber auch zu Truppentransporten dienen.

Man ging dann zur Diskussion über die weiteren Punkte über. Auf eine Anfrage von Kontreadmiral Siegel, was unter „petite navigation“ zu verstehen sei, erwiderte ihm Ivens Ferraz, daß er die Schiffe meine, welche die Produkte der Fischerei transportierten, und jene Fahrzeuge, welche der österreichische Vorschlag im Auge habe; auch meine er keine Dampfschiffe, sondern nur Ruder- und Segelschiffe. Renault hielt es auch für am praktischsten, eine bestimmte Tonnenzahl festzusetzen, doch ward ihm von Keiroku entgegengehalten, daß es auch sehr große Segelschiffe gebe.

Man kam darauf zur Diskussion über die „Zone Habituelle“. Hierzu meinte von Karnebeek, man dürfte die Definition nicht zu eng fassen; denn die Fischer übten die Küstenfischerei nicht nur an den Küsten ihres eigenen Landes, sondern auch außerhalb der Territorialhoheit ihres Staates aus. Das sei unter anderem auch in zwei französischen Ordonnanzen der Jahre 1854 und 1870 zum Ausdruck gekommen, wo es heiße:[1]) „Vous n'apporterez aucun obstacle

[1]) III, 970.

à la pêche côtière, même sur les côtes de l'ennemi". Die Küstenfischerei scheine deshalb nicht bloß auf die heimatliche Küste beschränkt zu sein, sie sei vielmehr jene, die an irgend einer Küste mittels irgend eines Bootes von der feindlichen Küstenbevölkerung ausgeübt werde; und was sie von der Hochseefischerei unterscheide, das sei der Umstand, daß sie kein wirkliches Handelsunternehmen sei, das über die einfachen und beschränkten Mittel einer armen Küstenbevölkerung hinausgehe. Fusinato dagegen war ein Anhänger des österreichischen Wortlautes; doch gab ihm Keiroku zu bedenken, daß in Japan die kleinen Boote oft sehr weit hinausfahren, und auch Ivens Ferraz meinte, daß es verschiedene Länder gebe, unter ihnen auch Portugal, wo das Meer an der Küste strichweise so tief sei, daß die Küstenfischer ihr Handwerk dort gar nicht ausüben könnten, sondern gezwungen wären, acht bis zehn Meilen in das Meer hineinzufahren. So müßte das beim Thunfisch- und Sardinenfang, der den wichtigsten Erwerbszweig der portugisischen Küstenbevölkerung bilde, geschehen.

Ihm schloß sich Satow an, da auch in England die Küstenbevölkerung des Ärmelkanals oft bis zu zehn Meilen ins offene Meer hinaussegeln müsse. Er möchte auch die mit Dampf betriebenen Schiffe ausgenommen haben, weil solche sehr oft in England ebenfalls zu Fischereizwecken verwendet würden.

Van den Heuvel schließt sich diesen Erklärungen an. Die Frage, ob sich diese Schiffe in der Nähe der Küste aufhielten, sei eine Tagfrage, die nach den lokalen Verhältnissen, nach der Küstenbeschaffenheit und nach den Stellen, wo sich die Fischer gewöhnlich aufhielten, beurteilt werden müßte. Die Unverletzlichkeit erstrecke sich auf alle Tätigkeiten der Fischer: Ankunft auf ihren Fischplätzen, Aufenthalt dort, Rückkehr und Transport der Ergebnisse ihres Fischzuges.

Man war damit einverstanden und erinnerte noch daran, daß nicht nur die Boote selbst, sondern auch die Maschinen, die sich an Bord befinden, sowie die Mannschaft unverletzlich seien.

Über diese Fragen war man sich nun einigermaßen klar

geworden. Doch die größten Schwierigkeiten standen noch bevor. Man mußte jetzt über folgende zwei Punkte einig werden:

1. Sollte eine nur vorübergehende oder gar völlige Beschlagnahme der Boote durch den Feind möglich sein und
2. Sollte eine Benutzung der Boote durch die eigenen Streitkräfte aus militärischen Gründen gestattet sein.

Die Debatte über den letzten Punkt wurde durch den russischen Kapitän Behr eröffnet, der meinte — und er fand hierin die Unterstützung von Satow —, angesichts dieser Exemption der Fischereiboote müsse in einer besonderen Bestimmung die Verpflichtung aufgenommen werden, daß eine Verwendung zu irgend welchen militärischen Zwecken verboten sei.

Darauf ging man zur Debatte des Artikels 4 des portugisischen Vorschlags über. Ivens Ferraz setzte auseinander, daß dieser Artikel den Kriegführenden das Recht gebe, die Fischereiboote eine Zeitlang zurückzuhalten, z. B. um sie zu hindern, an Land zu gehen und Nachrichten, die in gewissen Fällen von Wichtigkeit sein könnten, zu überbringen.

Der Serbe Milovanovitch wollte sogar eine gewisse Zeit der Zurückhaltung festgesetzt haben, doch glaubte man, daß das sehr große Schwierigkeiten bereiten würde. Man könnte die Boote z. B. zum Transport von Meldungen oder von Verwundeten benutzen wollen. Immerhin war man sich über das Recht der Kriegführenden, den Fischerbooten gewisse Beschränkungen aufzuerlegen, einig.

Nun kam die Frage der Beschlagnahme. Van den Heuvel glaubte nicht, daß man sie, bei allem Wohlwollen, ganz vermeiden könne; denn die Fischereiboote blieben immer, im Hafen wie auf offenem Meere, ein Teil des Staates, mit dem man im Kampfe liege.

Satow war jedoch anderer Ansicht und sprach sich gegen eine vollständige Wegnahme aus, und ihm erstand in Milovanovitch ein Verteidiger, der darauf hinwies, man möge das humane Ziel, das man sich gesteckt, nicht aus den Augen verlieren. Nach seiner Ansicht müsse man so weit gehen, den Kriegführenden sowohl eine dauernde, wie vor-

übergehende Beschlagnahme zu untersagen. Doch hatte man gegen eine solch außerordentliche Ausnahmestellung mit Recht große Bedenken. Bei der Abstimmung waren deshalb auch neun Stimmen für, fünf gegen das Recht der Requisition.[1])

Man ging darauf zu der Frage über, ob man nur Segel- und Ruderboote oder auch Motor- und Dampfboote eximieren solle.

Behr schlug vor, die Boote, die sich eines „moteur mécanique" bedienen, weil sie nicht Eigentum der armen Fischer seien und infolgedessen auch keinen Anspruch auf eine Ausnahmestellung hätten, nicht auszunehmen.

Der norwegische Abgesandte Hagerup gab jedoch zu bedenken, daß kleine Leute sehr oft auch einen Petroleum- oder Benzinmotor hätten, und daß man sie trotzdem nicht als Großfischereiboote betrachten könne. Sie von der Konvention ausschließen, hieße geradezu das Abkommen für Norwegen wirkungslos machen.

Nachdem noch mehrere Delegationen Bedenken geäußert und auf die in ihren Ländern üblichen Gepflogenheiten hingewiesen hatten, hielt man es für das beste, den Kriegführenden volle Freiheit zu lassen in der Entscheidung, welcher Gattung solche Dampfschiffe angehörten.

Der Präsident bat nun den Berichterstatter, einen Text auszuarbeiten, der von dem portugisischen und österreichischen Vorschlag in der durch die Verhandlungen festgelegten Weise Notiz nehme, und der außerdem auch den italienischen Wunsch über die Schiffe mit ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken enthalten solle.

Man kam dann auf den österreichischen Entschädigungsvorschlag zu sprechen, der im Falle einer Beschlagnahme eine Entschädigung analog den Regeln des Landkrieges festgesetzt haben wollte.[2])

Hagerup hielt eine solche Entschädigung nicht für ausreichend und meinte, man müsse die durch den Verlust des Fahrzeuges gebotene Entschädigung noch um zehn Prozent seines Wertes erhöhen.

[1]) III, 973.
[2]) III, 974.

Mit dieser Regelung, welche die Ausnahmestellung dieser Boote noch erweitert hätte, war man jedoch nicht einverstanden. Doch wurde die Debatte hierüber auf die nächste Sitzung verschoben.

III. Der von Fromageot ausgearbeitete Text, der norwegische Entschädigungsvorschlag, der englische Vorschlag und der italienische Vorschlag über die Schiffe mit wissenschaftlichen Zwecken.

In der siebten Sitzung vom 23. August[1]) brachte Fromageot den Text eines Vorschlages, der die verschiedenen Wünsche und Anträge, die geäußert worden waren, möglichst vollständig enthalten sollte. Das Komitee hatte sich außerdem mit einem norwegischen Vorschlag und dem italienischen über die Schiffe mit ausschließlich wissenschaftlichen Zwecken zu beschäftigen. Man erledigte zunächst den letzteren. Er lautete:

Des navires chargés de missions scientifiques, religieuses et philantropiques.

Les navires ennemis chargés de missions purement scientifiques ne seront pas capturés.

L'État auquelle appartient le navire devra faire parvenir à cet effet une notification à l'État adverse, qui remettra un sauf conduit indiquant les conditions de l'exemption, et prendra les mesures nécessaires, afin qu'elle soit dûment respectée.

Kriege bemerkte, daß dieser Vorschlag nur einen Brauch bestätige, der schon seit langer Zeit im Seekrieg ausgeübt werde. Renault bat, noch diejenigen Schiffe beizufügen, die mildtätigen oder menschenfreundlichen Zwecken dienten, und Karnebeek wünschte auch noch, das Wort „réligieuses" eingefügt, weil es in verschiedenen Ländern sogenannte Schiffskirchen gäbe, die sich mit religiösen Dienstleistungen bei Fischern befaßten.

Van den Heuvel machte jedoch auf eine praktische Schwierigkeit aufmerksam: Schiffe dieser Art müßten nach dem Wortlaute des Vorschlages mit einem Geleitsbrief versehen sein, um unverletzlich zu sein. Sie hätten nun vielleicht die Notwendigkeit dieser Formalität gar nicht vorher-

[1]) III, 980 ff.
[2]) Annexe 56. III. 1180.

sehen können, wenn sie schon vor Beginn der Feindseligkeiten ausgefahren seien. Man wies jedoch darauf hin, daß der Staat, dem solche Schiffe angehörten, seinem Gegner nur eine klare Benachrichtigung zugehen zu lassen brauche. Ein Mißbrauch sei wegen der geringen Anzahl solcher Schiffe, die sich überdies meistens nicht in der Nähe des Kampfplatzes aufhielten, nicht zu befürchten.

Darauf wurde Absatz 1 angenommen; bezüglich des zweiten Absatzes war man sich indessen über den Wortlaut noch nicht einig, weshalb die italienische Delegation eine andere Fassung suchen wollte.

Lammasch bat noch, das Wort „purement" wegzulassen;[1]) denn es könne vorkommen, daß Schiffe mit wissenschaftlichen Zwecken nebenbei auch Handelszwecken dienen könnten, wie es zum Beispiel bei der österreichischen Fregatte Novara der Fall gewesen sei, die während des Krieges von 1859 sowohl von Frankreich wie von Sardinien einen Geleitsbrief ausgestellt bekommen habe.

Das Komitee schloß sich seinen Ausführungen an.

Der Präsident schlug nun vor, zunächst zur Diskussion über den von Fromageot ausgearbeiteten Text überzugehen und dann erst den norwegischen Vorschlag zu besprechen. Der Text des From.-Vorschlages lautete:[2])

Projet de disposition relative aux bateaux de pêche.

Les bateaux de pêche exclusivement affectés à la pêche côtière ou à des services de petite navigation locale sont exempts de capture, ainsi que leurs engins, agrès et appareils.

Cette exemption cesse de leur être applicable dès qu'ils participent d'une façon quelconque aux hostilités.

Si des raisons militaires l'exigent, lesdits bateaux peuvent recevoir du belligérant l'ordre de s'éloigner, ou être temporairement retenus ou réquisitionnés moyennant indemnité.

Les bateaux ainsi requisitionnés ne peuvent en aucun cas être employés à un service de combat.

Man sprach sich zunächst noch einmal ausführlich darüber aus, ob man unter den Fischerbooten auch Motor- und Dampfboote verstehen könne, wobei auf die ausführlichen

[1]) III, 981.
[2]) III, 982.

Debatten in der vorigen Sitzung hingewiesen wurde; besonders Kriege meinte, daß man der Größe und Konstruktion des Fahrzeuges weniger Wichtigkeit beimessen solle, als der bloßen Tatsache, daß es sich um ein feindliches Fischerboot handele. Diese ausschließliche Verwendung zum Küstenfischereibetrieb müsse allein schon eine Exemption bewirken.

Satz 1 wurde darauf angenommen.

Nach einigen unwichtigen Debatten wurde auch Satz 2 und 3 angenommen.

Nun kam man zu dem norwegischen Entschädigungsvorschlag. Er lautete:[1])

Dans les cas où des raisons militaires l'exigent lesdits bateaux et barques pourront être réquisitionnés contre indemnité équivalente à la valeur intégrale du bateau ou de la barque, majoré de dix pour cent. Cette indemnité sera, autant que possible, payée au comptant; si non, elle sera constatée par reçu. La requisition ne sera réclamée qu'avec l'autorisation du commandant de la force navale en présence.

Hagerup bemerkte hiezu, sein Vorschlag habe einen doppelten Zweck: Zunächst lege er die Bedingungen, unter denen eine Beschlagnahme erfolgen dürfe, fest; denn das sei eine Lücke, die ausgefüllt werden müsse. Zweitens bezwecke er, den beschlagnahmten Fischern eine ganz bestimmte Entschädigung zu bewilligen. Bei derartigen Wegnahmen sei der Wert des Schiffes oft geringfügig, der Verlust an Arbeit dagegen oft sehr groß.

Ivens Ferraz hielt es jedoch für sehr schwer, die Höhe der Entschädigung festzusetzen, weil die Fälle sehr verschieden sein könnten. Eine Entschädigung in Höhe des vollen Wertes des Bootes könne manchmal zu wenig, sie könne aber, besonders bei nur vorübergehender Beschlagnahme, oft viel zu hoch sein.

Van den Heuvel schlug vor, die Verpflichtung zum Ersatz des tatsächlich erlittenen Verlustes auszusprechen. Wenn es sich um eine vollständige Wegnahme handele, werde man alle Konsequenzen ins Auge fassen, handele es sich aber nur um eine mehr oder weniger vorübergehende Beschlagnahme, dann werde man den Verlust an Arbeit in Anschlag

[1]) Annexe 53, III, 1179 und III, 984.

bringen müssen. Absolute Regeln über diesen Punkt aufzustellen, sei sehr schwer; die Berechnung des Verlustes sei eine Tatfrage, die man unmöglich im voraus beschließen könne.

Dieser Ansicht schlossen sich denn auch die meisten Delegationen an, sodaß der norwegische Vorschlag keine Zustimmung fand.

Die Diskussion über den vierten Satz wurde auf die nächste Sitzung verschoben und zwar so, daß die Aussprache über den englischen Vorschlag gleichzeitig mit erfolgen sollte.

In der achten Sitzung [1]) vom 24. August wurde die Diskussion fortgesetzt. Man kam zunächst noch einmal auf die Entschädigungsfrage zurück, und besonders Hammar-Skjöld wünschte für alle Fälle der Beschlagnahme eine prinzipielle Entschädigung und er hofft, daß in Übereinstimmung mit den Ausführungen der Delegationen in der vorhergehenden Sitzung die Worte „moyennant indemnité" so zu verstehen seien. Auch Hagerup wies nochmals darauf hin, daß die Fassung des Wortlautes, wie sie jetzt das Komitee angenommen habe, so ungenügend und ungenau sei, daß er seine Stimme nicht für ein solches Projekt abgeben könne. Doch gab ihm besonders der Präsident zu bedenken, daß das bisherige Völkerrecht überhaupt noch keinerlei Verpflichtung einer Entschädigung gekannt habe und daß doch die Einmütigkeit, womit sich alles für die Gewährung einer solchen ausgesprochen habe, immerhin einen Fortschritt darstelle.

Darauf ging man zur Debatte über den letzten Satz über. Satow erklärte, daß hiezu ein englischer Vorschlag vorliege, der die Verwendung der Boote zu militärischen Zwecken untersage. Es sei dies nur eine notwendige Folge der vorhergehenden Bestimmungen. Der englische Vorschlag lautete: [2])

„Il est interdit à un belligérant de se servir des barques de pêche appartenant à ses propres ressortissants pour le transport de munitions de guerre, ou pour recueillir ou trans-

[1]) III, 987.
[2]) Annexe 52, III, 1179.

mettre des informations quant aux mouvements de l'ennemi, ou de les armer pour attaquer l'ennemi.

Il est également interdit à un belligérant d'employer les bateaux de pêche côtière ennemis qu'il aurait réquisitionnés aux services énumérés au paragraphe précédent."

Satow glaubte nicht annehmen zu können,[1]) daß eine Regierung, die Fischerboote, die sich nunmehr völliger Unverletzlichkeit erfreuten, zu Munitionstransporten, Spionagezwecken oder zu Akten der Feindseligkeit benutzen könne.

Keiroku meinte jedoch, alles was man verlangen könne, sei lediglich ein Verbot der Verwendung zu militärischen Zwecken unter dem Schein eines friedlichen Aussehens.

Auch van den Heuvel war der Ansicht, daß die Fischerboote, wenn sie in militärischen Diensten ständen, durch eine Flagge oder ein sonstiges äußeres Zeichen für die Kriegführenden erkenntlich sein müßten.

Der gleichen Ansicht wie Satow war auch Milovanovitch, der glaubte, daß ein Staat schon darauf verzichten könne, die Fischerbevölkerung zu militärischen Zwecken zu verwenden, und er sucht alle Möglichkeiten zu zergliedern:

1. die Fahrzeuge nehmen in keiner Weise an den Feindseligkeiten teil,
2. sie nehmen offen teil,
3. sie nehmen teil, aber sie verheimlichen ihren Charakter.

Im zweiten Falle werden sie wie Kriegsschiffe behandelt und im dritten Falle so, wie auf dem Lande diejenigen, die an den Feindseligkeiten teilnehmen, ohne Kriegspartei zu sein.

Eine Einigung ließ sich jedoch nicht erzielen, und um allen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, machte Macchio den Vorschlag, die beiden letzten Sätze des Project de Disposition ganz wegzulassen.

Bei der Abstimmung stimmten für den Vorschlag des österreichischen Vertreters: Deutschland, Vereinigte Staaten, Belgien, Brasilien, England, Italien, Japan, Norwegen, Rußland und Serbien. Dagegen: Österreich-Ungarn, Frankreich und Schweden.

Enthalten hatten sich: die Niederlande.

[1]) III, 988.

In der nächsten Komitee-Sitzung vom 28. August gab der Präsident den umgeänderten und erweiterten italienischen Vorschlag bekannt:[1])

Les navires ennemis, chargé de missions scientifiques, religieuses et philantropiques ne seront pas capturés.

L'Etat auquel appartient le navire devra faire parvenir à cet effet une notification à l'Etat adverse, qui remettra un sauf-conduit indiquant les conditions de l'exemption et prendra les mésures nécessaires afin qu'elle soit dûment respectée.

Fusinato bemerkte, daß unter den „navires ennemis" sowohl Kriegs- wie Handelsschiffe zu verstehen seien.

Keiroku wollte Garantieen für die Kriegführenden haben, daß diese Schiffe nicht plötzlich den Charakter ihrer Mission ablegen.

Nachdem man auch über die Frage des Geleitbriefes noch alle möglichen Einzelheiten festzusetzen versucht hatte, über die man sich nur schwerlich geeinigt haben würde, beseitigte ein Vorschlag von Satow alle Schwierigkeiten. Er erinnerte daran, daß die Ausstellung eines Geleitbriefes einen Rückschritt bedeute; denn im 18. Jahrhundert sei ein englisches Schiff dieser Art, ohne daß es einen solchen besessen habe, frei passiert. Alle Einzelheiten seien unnötig, und Satz 1 genüge allein.

Fusinato meinte zwar, daß im Interesse der militärischen Operationen für gewisse Fälle die Ausstellung eines Geleitbriefes notwendig sei. Aber angesichts der Schwierigkeiten, die sich ergeben hätten, wolle er nicht auf seinem Vorschlag bestehen.

Satow erinnerte nochmals daran, daß die Gefahr eines Mißbrauches bei der geringen Anzahl derartiger Schiffe äußerst gering sei.

Darauf wurde über den italienischen Vorschlag abgestimmt.[2])

Dafür stimmten: Vereinigte Staaten, Österreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, England, Italien, Norwegen, Niederlande und Schweden.

[1]) III, 1000.
[2]) III, 1002.

Dagegen: Deutschland und Rußland.

Japan enthielt sich der Abstimmung.

Es wurde betont, daß auch die dagegen stimmenden Staaten im Prinzip für den Vorschlag seien und daß sie nur gegen den Wortlaut Bedenken hätten.

In der achten Sitzung des Komitees vom 4. September [1]) berichtete zunächst Fromageot dem Komitee über das bisherige Ergebnis der Verhandlungen. Seinem Bericht hatte er folgende Überschrift gegeben:

„Exemption de capture des bateaux de pêche côtière et de certains autres navires en temps de guerre."

Der Präsident teilte mit, daß noch ein japanischer Vorschlag eingegangen sei, über den man nach dem Bericht von Fromageot die Diskussion eröffnen könne. Nach dem Bericht Fromageot wird der japanische Vorschlag bekannt gegeben: [2])

„Il est interdit aux belligérants de se servir des barques de pêche pour des buts militaires sous le déguisement de leur nature pacifique."

Keiroku meinte, die Gründe dieses Vorschlages seien so klar, daß er sich weitere Ausführungen ersparen könne.

Alle Redner hielten den japanischen Vorschlag für sehr empfehlenswert, nur wollte Hagerup dieses Verbot auch auf die Fahrzeuge der kleinen Lokalschiffahrt ausgedehnt haben.

Renault schlug vor, aus der japanischen Verbesserung einen eigenen Artikel zu machen.

Trotz einiger Meinungsverschiedenheiten, wo der japanische Zusatz am besten seinen Platz finde, schloß man sich schließlich der Ansicht von Renault an, nachdem besonders Fusinato noch einmal ausdrücklich betont hatte, daß eine offene Benutzung unter einem äußerlich erkennbaren Zeichen natürlich erlaubt sei.

Keiroku wollte jedoch seinen Zusatz nicht auf die Schiffe der kleinen Lokalschiffahrt ausgedehnt haben, weil derartige Schiffe oft sehr zahlkräftigen Gesellschaften gehörten, sodaß all die Gründe, die für die Fischerboote in dieser Hinsicht sprächen, bei diesen Schiffen wegfielen.

---

[1]) III, 1020.
[2]) Annexe 55, III, 1180.

Doch waren die meisten Vertreter der Ansicht, daß das Verbot des japanischen Vorschlages in der von Renault vorgeschlagenen Form sich auf alle in dem Artikel aufgeführten Schiffe erstrecken müsse. Keiroku konnte sich jedoch nicht entschließen, hierzu seine Zustimmung zu geben, und behielt sich seine Stimme zu einer solchen Ausdehnung des neuen Artikels vor.

Darauf wurde nach einer kleinen Abänderung der japanische Vorschlag angenommen.

Karnebeek wies darauf hin, daß die Beschlüsse des Komitees ohne jegliche praktische Bedeutung wären, wenn man das äußere Zeichen nicht ebenfalls gleich festsetze.

Doch war man der Ansicht, daß es zu große Schwierigkeiten habe, auf diese Details einzugehen, und der Präsident meinte, man solle die Regelung dieser Fragen den einzelnen Staaten überlassen.

Darauf brachten noch einige Vertreter Wünsche vor hinsichtlich des Wortlautes von Fromageots Bericht, den er der Kommission zu erstatten hatte, und besonders Hagerup wies im Hinblick auf die trotz der langen und eingehenden Verhandlungen ergebnislos verlaufenen Fragen der Entschädigung und Requisition darauf hin, daß sich die Einfügung der Worte empfehle: „il a paru préférable de ne pas innover sur ce point et de laisser les choses dans leur état actuel", um nicht die Meinung aufkommen zu lassen, als habe das Komitee die Frage der Entschädigung in negativem Sinne entschieden; denn dies sei nicht der Eindruck, mit dem man die Verhandlungen verlassen habe. Er glaube natürlich, daß die Grundsätze der Konvention von 1899 über den Landkrieg auch hier zur Anwendung gelangen müßten.

Der Berichterstatter versprach sich jedoch von der Beifügung dieser Worte keinen sonderlichen Vorteil.

Der nunmehr festgestellte Wortlaut kam in der dreizehnten und letzten Sitzung vom 18. September vor die Kommission.[1]) Er wurde nach einer Erklärung von Baron Macchio und Hammars-Skjöld, die ihre nunmehrige zustimmende Haltung begründeten, einstimmig angenommen.

Hagerup konnte angesichts dieser Erklärungen nicht um-

[1]) III, 916.

hin, noch einmal festzustellen, daß nunmehr die Frage, ob die Fahrzeuge eigentlich der Requisition unterlägen, gleichwohl offen bliebe. Es sei aber zweifellos widerspruchsvoll, sie von der Wegnahme zu eximieren und sie gleichzeitig der Requisition ohne Entschädigung zu unterwerfen.

Darauf wurde das Projekt einstimmig angenommen.

In der siebten Plenarsitzung [1]) vom 27. September wurde das Projekt ohne Debatte mit Einstimmigkeit der abgegebenen Stimmen angenommen. Nicht abgestimmt hatten Nicaragua und Paraguay.

§ 7.

Das geltende Recht.

Die außerordentlich langen und mit großer Zähigkeit geführten Verhandlungen haben nun in den Artikeln 3 und 4 der neunten Konvention folgendes Recht ergeben:

I. Die ausschließlich der Küstenfischerei dienenden Fahrzeuge sowie ihr Fischereigerät, ihre Takelage, ihr Schiffsgerät und ihre Ladung sind nach Artikel 3 von einer Wegnahme befreit.

Von einer genauen Formulierung, welche Schiffe hierunter im einzelnen zu verstehen seien, mußte man absehen; die Bedürfnisse und die geographische Lage der verschiedenen Länder ergaben für Auswahl der Fischereischiffe hinsichtlich Größe und Schnelligkeit derartige Verschiedenheiten, daß eine feste Begrenzung als unbillig und als Benachteiligung einiger Staaten erschienen wäre.

Es wurde deshalb weder auf Tonnengehalt noch auf Zahl und Art der Bemannung, noch auf die Art der Bewegung des Schiffes — ob sie durch Dampf, Segel oder Motor erfolgt — Gewicht gelegt. Einzig und allein die Tatsache, daß man es mit einem friedlichen Küstenfischer zu tun habe, sollte entscheidend sein. Immerhin können natürlich die angeführten Faktoren bei der Entscheidung der Frage, ob es sich tatsächlich um ein Fahrzeug dieser Art handelt, ins Gewicht fallen und ihre Lösung erleichtern.

[2]) I, 237.

Auch darüber, ob man eine gewisse Entfernung von der Küste festsetzen solle, über welche hinaus die Boote nicht mehr als der Küstenfischerei dienend angesehen werden sollen, spricht sich das Abkommen nicht aus. Man nahm dabei ebenfalls Rücksicht auf solche Länder, deren Fischer sich oft sehr weit von der Heimatküste entfernen müssen. Auch erstreckt sich der Schutz des Abkommens nicht nur auf die Küstenfischer in den feindlichen Küstengewässern, sondern auch auf solche Küstenfischer feindlicher Nationalität, welche ihre Beschäftigung außerhalb der Küstenwässer ihres Staates an die Küste irgend eines nicht kriegführenden Landes führt.

Der Versuch, die hier angeführten Ausnahmen vom Seebeuterecht auch auf die Fahrzeuge der Hochseefischerei und diejenigen auszudehnen, die zwar hauptsächlich der Küstenfischerei aber nebenbei auch der Hochseefischerei dienen, mißlang. Die gleichen Gründe, die zur Einführung der Sonderstellung des Kleinfischereibetriebes geführt hatten, mußten gegen eine Ausnahmestellung dieser Fahrzeuge sprechen. Schiffe dieser Art — man denke an Fahrzeuge, die auf hoher See mit Walfisch- oder Seehundsfang beschäftigt sind — widmen sich wie andere Handelsschiffe Unternehmungen von wesentlich kommerzieller Natur, sodaß von einem Beuterecht ihnen gegenüber abzusehen kein Grund vorlag, zumal man nicht im Sinne hatte, eine gewisse Handelssparte zu protegieren. Für sie bestehen die Tatsache der Unschädlichkeit und die Forderungen der Menschlichkeit, die zu Gunsten der Küstenfischerei sprechen, nicht.

II. Den gleichen Schutz — Unverletzlichkeit samt Geräte, Takelage und Ladung — genießen auch die Schiffe, welche der kleinen Lokalschiffahrt dienen; darunter sind Schiffe und Kähne zu verstehen von geringem Umfange, die zur Personenbeförderung längs der Küste oder zur Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse dienen oder sich mit kleinem Lokalhandel befassen, z. B. zwischen der Küste und den benachbarten Inseln.

III. Dasselbe Privileg wie die in Artikel 3 angeführten Fahrzeuge genießen die im Art. 4 benannten zu wissenschaftlichen, menschenfreundlichen und Missionszwecken ausgerüsteten Schiffe, wobei es gleich-

gültig ist, ob sie dem Staate oder Privatpersonen gehören und ob sie nebenbei auch noch Handelszwecken dienen.[1])

Das allen genannten Schiffen garantierte Privileg soll nach Artikel 3 Abs. 2 aufhören, sobald sie in irgend welcher Art an den Feindseligkeiten teilnehmen. Denn die in diesem Absatz festgelegte Warnung gilt natürlich auch für die Schiffe des Art. 4. Man hielt nur eine nochmalige Hervorhebung für überflüssig.[2])

Wann dies allerdings der Fall ist, hat man nicht festzulegen versucht. Ob schon der bloße Verdacht oder erst das Ertapptwerden auf frischer Tat das Privileg hinfällig machen sollte, darüber feste Regeln aufzustellen, hat man unterlassen und die Entscheidung dieser Frage als einer „Tatfrage" dem Ermessen der Kriegführenden anheim gestellt, ein Verfahren, das allerdings nicht unbedenklich ist und das, wie ja auch in den Verhandlungen hervorgehoben wurde, geeignet erscheint, der Willkür Tür und Tor zu öffnen.[3])

Zwei, wie aus den Verhandlungen zu entnehmen ist, heiß umstrittene Punkte sind im Abkommen mit gänzlichem Stillschweigen übergangen. Es ist weder der vorübergehenden Beschlagnahme noch der völligen Wegnahme durch den Feind aus militärischen Gründen, noch auch der Entschädigung in einem solchen Falle mit einem Worte gedacht. Der Bericht von Fromageot[4]) sagt hiezu folgendes: „Le comité avait eu un moment la pensée de préciser davantage la situation des bateaux de pêche ou de navigation côtière vis à vis des forces belligérantes, notamment au point de vue du droit de police ou du droit de réquisition.

Il a paru préférable de ne pas entrer ici dans le règlement de ces questions".

---

[1]) Daß sich die hier genannten Schiffe auch sonst einer besonderen rechtlichen Bevorzugung erfreuen, beweist — wie Wehberg Seite 53 hervorhebt — der Art. 14 Abs. 2 des 13. Haager Abkommens betr. die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges. Kriegsschiffe mit derartigen ausschließlichen Aufgaben der Wissenschaft, Religion und Menschenfreundlichkeit sind von den Regeln über die Beschränkung des Aufenthalts innerhalb neutraler Häfen, Reeden und Gewässern befreit.

[2]) Das hebt auch der Bericht von From. I. 271 hervor.

[3]) Vgl. hiezu die Bemerkungen im Schlußparagraphen.

[4]) I. 271.

Eine Beschlagnahme ist also, da die militärische Notwendigkeit das gesamte Kriegsrecht beherrscht, auch jetzt noch zweifellos Rechtens, und was auf dem Lande für das schon lange geschützte Privateigentum recht ist, das muß für diese Art von Schiffen billig sein. Auch für diese Fälle den Fischerbooten etc. Unverletzlichkeit und Unantastbarkeit sichern zu wollen, wäre zu weit gegangen gewesen. Trotzdem muß, wenn eine solche Beschlagnahme aus militärischen Gründen erfolgt, da nun einmal die Fahrzeuge Kraft positiven Rechts ausgenommen sind und nicht wie das übrige völlig rechtlose Privateigentum im Seekrieg behandelt werden dürfen, eine Entschädigung erfolgen. In welcher Höhe allerdings, das bleibt eine offene Frage, und da völkerrechtliche Bestimmungen hierüber nicht existieren, dem Ermessen der Staaten anheim gestellt.

Einer Benutzung der eigenen Fischereiboote durch die eigenen Seestreitkräfte steht, nachdem der Antrag Englands nicht durchgedrungen ist, im Rahmen des 3. Absatzes des Art. 3 nichts im Wege: „Die Vertragsmächte versagen es sich, den harmlosen Charakter dieser Fahrzeuge auszunutzen, um sie unter Beibehaltung ihres friedlichen Aussehens zu militärischen Zwecken zu verwenden."

Es ist dadurch eine Verpflichtung für die Staaten begründet worden, die Schiffe nicht unter der Maske ihres friedlichen Aussehens zu militärischen Zwecken zu verwenden; die Staaten sind verbunden, durch ein äußeres Zeichen erkennbar zu machen, wann sie im Dienste der feindlichen Seestreitkräfte stehen.

Die Wahl dieses Erkennungszeichens ist den einzelnen Staaten überlassen worden.[1])

[1]) Auf eine merkwürdige Tatsache möge hier hingewiesen sein: Weil die Küstenfahrzeuge nicht weggenommen werden dürfen, so bleibt auch ihre Besatzung von der Wegnahme eximiert und sie ist ohne jede weitere Förmlichkeit von der Kriegsgefangenschaft befreit. Die Besatzung derartiger Schiffe nimmt infolgedessen eine wesentlich andere und vorteilhaftere Stellung ein, als diejenige der feindlichen Kauffahrteischiffe, deren Behandlung im Falle einer Beschlagnahme ihres Schiffes das 3. Kapitel unserer Konvention regelt, das nachher zu betrachten sein wird.

Auf die Gefahr und Inkonsequenz weist schon Wehberg Seite 51 hin:

„Während sich nun die Besatzung der Fischereifahrzeuge stets in der Nähe des Heimatstaates befindet und schnell eingezogen

3. Abschnitt.

Behandlung der Besatzung eines von einem Kriegführenden weggenommenen feindlichen Kauffahrteischiffes.

§ 8.

Das bisherige Recht.

Das Wort „Beute" hat zwar bei zivilisierten Nationen seit langem aufgehört auf Menschen seine Anwendung zu finden, und nirgends ist der Gegensatz in dem einst und jetzt der Kriegführung vielleicht so groß wie hier, wo die Kriegsgefangenen nicht mehr in dem Sinne zur Beute zählen wie ehedem, daß damit eine völlige Unterwerfung unter die Willkür des Siegers verbunden wäre. Trotzdem finden wir hier unter den Beschränkungen des Beuterechts die Vorschriften über die Behandlung der Besatzung im Falle der Beschlagnahme eines feindlichen Schiffes aufgezählt. Man wäre deshalb versucht, dieses Recht sozusagen als eine Abart des Beuterechts aufzufassen.[1]) Mag das vor Jahrhunderten vielleicht seine Berechtigung gehabt haben, heute steht dem der Unterschied im Wesen der beiden Materien entgegen, in dem Rechtsgut, dessen Verletzung ermöglicht wird: daß das Seebeuterecht sich gegen Sachen richtet, während das Recht der Gefangennahme die Person des Bürgers und dessen Freiheit ergreift. Das Wesen der Kriegsgefangenschaft ist ja auch nicht mehr eine dauernde Wegnahme, sondern sie dient lediglich dazu, durch eine zeitweilige Freiheitsberaubung die weitere oder befürchtete Teilnahme am Krieg unmöglich zu machen.

Daß die Bestimmungen gerade im elften Abkommen erscheinen, hat seinen Grund wohl darin, daß man bei dem

werden kann, sind die gewöhnlichen Handelsschiffe und deren Mannschaft zum größten Teil recht weit vom Vaterlande entfernt und können nicht leicht in die Marine ihres Heimatstaates eintreten. Trotzdem müssen diese einen Eid vor der Freilassung leisten. Man sieht, wie leicht Inkonsequenzen aus humanen Ausnahmen entstehen können. Daß die Zahl der Fischer gar nicht gering ist, zeigt die Tatsache, daß in Deutschland 1900 etwa 3500 Fischer auf solchen Fahrzeugen vorhanden waren."

[1]) Vergl. auch Röpcke Seite 81, 82.

bisherigen Mangel derartiger Vorschriften für den Seekrieg sie rein äußerlich dort einfügte, wo sie am besten zu passen schienen.

Wenn es im Landkrieg ohne weiteres verständlich und notwendig erscheint, die Angehörigen der feindlichen Heeresmacht unschädlich zu machen, indem man sie in Kriegsgefangenschaft abführt, so muß die gleiche Notwendigkeit auch für den Seekrieg gelten. Auch hier ist es selbstverständlich, daß Angehörige der feindlichen Kriegsmarine, wie ihre Schiffe der Seekriegsbeute, so ihre Besatzung der Kriegsgefangenschaft verfallen.

Völlig anders ist die Rechtslage jedoch bei der Besatzung von feindlichen Kauffahrteischiffen, die ja zum Teil auch aus Angehörigen neutraler Nationalitäten bestehen kann. Der historische Gegensatz zwischen dem Beuterecht des Land- und Seekrieges zeigt sich auch hier. Der Grundsatz, der dort schon verhältnismäßig früh Eingang gefunden: daß Nichtkombattanten nur aus ganz besonderen Gründen festgenommen werden, hatte für den Seekrieg bisher keine Geltung. Man verschloß sich der Einsicht, daß die Besatzung feindlicher Handelsschiffe, und wären es auch feindliche Staatsangehörige, doch zu den Kriegsparteien ebenso wenig gezählt werden könnten, wie im Feindesland der Bauer, der sein Feld bestellt, wie der friedliche Bürger, der seinem Berufe nachgeht. Man verteidigte diese Praxis damit, daß sich Seeleute an Bord feindlicher Handelsschiffe zum augenblicklichen Dienste auf Kriegsschiffen eignen. Auch glaubte man eine größere Schwächung des gegnerischen Handels dadurch zu erreichen und dehnte deshalb diese harte Praxis sogar auf neutrale Seeleute auf feindlichen Schiffen aus.

Diesen Grundsätzen entsprach die bisherige völkerrechtliche Praxis, so z. B. das preußische Prisenreglement vom 16. VI. 1864 Art. 18:

> „Die Mannschaft der aufgebrachten Schiffe wird bis zur Entscheidung auf Staatskosten erhalten und verpflegt. Wird die Prise verurteilt, so sind die unter den Mannschaften befindlichen feindlichen Untertanen als Kriegsgefangene zu behandeln. Die Untertanen befreundeter oder neutraler Mächte werden dagegen an die Kon-

suls der betreffenden Staaten zur weiteren Veranlassung übergeben." [1])

Doch war auch eine etwas mildere und fortgeschrittenere Behandlung nicht unerhört. So eine kaiserlich österreichische Verordnung vom 9. VII. 1866:

„Führer und Mannschaften des aufgebrachten Schiffes sowie die Passagiere sind, sofern ihnen weder eine absichtliche Unterstützung des Feindes noch sonst eine durch die Strafgesetze verpönte Handlung zur Last fällt, in Freiheit zu setzen und, wenn es die Vorsicht erfordert, über die Grenze zu bringen, vorausgesetzt, daß ihre Anwesenheit zu der prisenrechtlichen Untersuchung nicht benötigt wird; solange letzteres der Fall ist, ist für ihren Unterhalt auf Staatskosten zu sorgen. Individuen, welche sich einer absichtlichen Unterstützung des Feindes schuldig machen, sind bis zur Entkräftung des Verdachts als Kriegsgefangene zu behandeln."

An eine einheitliche Regelung hatte man bisher aber noch nicht denken können.

§ 9.

Die Haager Verhandlungen.

Den Ausgangspunkt der Verhandlungen bildete ein englischer Vorschlag: [2])

„Lorsqu'un navire marchand de l'ennemi, ne naviguant que dans un but purement commercial, est capturé par un belligérant, les membres de son équipage sujets ou citoyens d'une Puisance neutre ne seront pas faits prisonniers de guerre.

Il en sera de même des officiers remplissant les mêmes conditions, si leur engagement est antérieur à l'ouverture des hostilités et dans le cas où ils promettraient formellement de ne pas continuer à servir sur un navire ennemi pendant la durée de la guerre."

[1]) Ähnlich das dänische Prisenreglement vom 16. II. 64, Art. 19. Die nordamerikanische Instruktion vom 27. VI. 00, Art. 10 und 11. Noten Bismarcks an die französische Regierung vom 4. X. und 14. XI. 70.

[2]) III, 845.

Nachdem schon in der siebten Kommissionssitzung am 19. Juli [1]) im Anschluß an den in der Einleitung erwähnten Vorschlag des Präsidenten „von Martens" der belgische Abgesandte van den Heuvel im Namen der belgischen Delegation angekündigt hatte, daß er dem englischen Vorschlag einen weiter gehenden Zusatz beifügen werde, machte van den Heuvel in der Kommissionssitzung vom 2. August von dem erweiterten belgischen Vorschlag Mitteilung: [2])

„Lorsqu'un navire marchand de l'ennemi, ne variguant que dans un but purement commercial, est capturé par un belligérant, les membres de son équipages ne sont pas faits prisonniers.

Ils sont débarqués aussitôt que les circonstances le permettent et libérés sur leur engagement de ne point prendre service contre le belligérant capteur pendant toûte la durée des hostilités.

Le Gouvernement dont ils sont les ressortissants, est tenu de n'exiger et de n'accepter d'eux aucun service contraire à la parole donnée.

Die Frage wurde dann zur näheren Beratung und zur Feststellung des Textes ebenfalls an ein Komitee verwiesen.

Im Komitee wurde die Diskussion in der fünfzehnten Sitzung [3]) eröffnet, indem der Präsident bekannt gab, daß die englische Delegation einen weiteren Vorschlag, der eine Verbindung der beiden vorhergehenden darstelle, eingebracht habe. Dieser neue englische Vorschlag lautete: [4])

„Lorsqu'un navire marchand de l'ennemi, ne variguant que dans un but purement commercial est capturé par un belligérant, le capitäne et les membres de son équipage ne seront pas faits prisonniers de guerre, à la condition qu'ils s'engagent sur la foi du serment à ne pas prendre service contre le belligérant capteur pendant toute la durée des hostilités. Ainsi le membre neutre de l'equipage devra s'engager à ne pas prendre service à bord d'un navire ennemi tant marchand que de guerre; le membre ennemi de l'équipage, parcontre, devra s'engager à ne rendre aucun service ayant

[1]) Annexe 45, III, 1174.
[2]) III, 895. Annexe 46, III, 1174.
[3]) III, 958 ff.
[4]) Annexe 47, III, 1175.

trait aux hostilités à l'Etat belligérant dont il est ressortissant. Il est interdit à l'Etat belligérant d'employer sciemment un particulier en violation d'un pareil engagement."

Satow begründete ihn folgendermaßen: Er habe unterschieden zwischen dem Versprechen, das der neutrale und das der Angehörige eines feindlichen Staates abgeben müsse. Denn das in den allgemeinen Worten: „point prendre service contre le belligérant capteur" gehaltene Versprechen des belgischen Vorschlages habe einen ganz anderen Sinn, je nachdem es von einem neutralen oder einem feindlichen Staatsangehörigen abgegeben werde. Der Beistand, den ein neutraler Staatsangehöriger dem Feinde leisten könne, bestehe darin, daß er auf einem seiner Schiffe Dienste nehme und so seinen Handel unterstütze. Deshalb sei es nur recht, wenn man von einem Neutralen im Falle seiner Freilassung das Versprechen verlange, niemals mehr an Bord eines feindlichen Schiffes Dienste zu nehmen, ein Versprechen in dem belgischen Sinne wäre nicht genügend. Andererseits habe der Neutrale volle Freiheit, seinem Berufe auf einem Schiffe seiner eigenen Nationalität oder einer andern als gerade der Kriegführenden nachzugehen.

Von einem Seemann, der Angehöriger der feindlichen Macht ist, zu verlangen, daß er keinerlei Dienste an Bord irgend eines Handelsschiffes seines Landes nehmen dürfe, wäre jedoch ungerecht, weil er dadurch seiner Existenzmittel beraubt werden müsse; was man von ihm vernünftigerweise allein verlangen könne, das sei, daß er seinem eigenen kriegführenden Staat keinerlei Kriegsdienste widmen dürfe.

Darauf schnitt Keiroku die schwierige Frage an, ob man einen Eid oder ein Ehrenwort verlangen solle.

Satow meinte, für die Offiziere biete das Ehrenwort alle wünschenswerten Sicherungen, den Mannschaften dagegen müsse ein Schwur abverlangt werden. Doch machte man darauf aufmerksam, daß der Eid nicht in allen Marinen existiere.

Keiroku schlug deshalb die Worte vor: „promesse solennelle".

Fusinato fragte an, ob es auch dem Nehmestaat verboten sei, sich der neutralen Besatzung zu bedienen. Das wurde jedoch verneint.

Lammasch wies darauf hin, daß die Abverlangung des Ehrenwortes Schwierigkeiten ergebe, weil in verschiedenen Kriegsmarinen, z. B. in Österreich-Ungarn, ein Verbot über Abgabe eines solchen bestünde; auch wies er darauf hin, daß die Bedeutung des Eides nur christlichen Völkern geläufig sei. Er schlug deshalb als Ausweg vor, daß die Staaten sich verpflichten sollten, sich der Freigelassenen wissentlich nicht zu bedienen.

Kriege glaubte überhaupt auf einen Eid verzichten zu können. Es genüge, für den feindlichen Staat die Verpflichtung aufzustellen, die Mitglieder der freigelassenen Besatzung auf keinen Fall irgend wie in seine Dienste zu nehmen. Die Regierung des Nehmestaates müsse zu diesem Zwecke eine Liste an den gegnerischen Staat mit der Benennung der freigelassenen Personen gelangen lassen. Das sei die denkbar beste Garantie, daß der Staat tatsächlich Kenntnis bekomme.

Renault machte darauf aufmerksam, daß derartige Mitteilungen schon mehrfach im Völkerrecht vorgesehen seien; so sehe die Genfer Konvention solche Mitteilungen vor sowohl für gefallene, wie verwundete und kranke Soldaten. Nichts hindere, diese Mitteilungen auch noch auf die unter Ehrenwort Freigelassenen auszudehnen.

Doch hatten Fusinato und Satow Bedenken, und letzterer schlug vor, analog der Konvention 1899 Art. 10 zu verfahren, wonach die Gefangenen nicht freigelassen werden dürfen, wenn die Gesetzgebung ihres Staates einer derartigen Verpflichtung entgegenstünde.

Doch hielt Kriege eine solche analoge Bestimmung nicht für richtig, weil dann die Staaten ohne eine solche Gesetzgebung schlechter gestellt seien, indem ihre Untertanen Kriegsgefangene bleiben müßten.

Satow indes gab zu bedenken, daß darin keine Ungerechtigkeit liege, weil diese Staaten ja jeder Zeit ihre Gesetze ändern könnten.

Noch weitere Stimmen erhoben sich, die auf die Schwierigkeiten der Durchführung, besonders bei der Kontrolle der neutralen Mannschaften, hinwiesen, weil manche Staaten überhaupt keine Kontrolle über die Anwerbung der Schiffsbesat-

zung ausübten, und Renault machte darauf aufmerksam, daß manche Länder auf ihren Schiffen nur eine bestimmte Anzahl von Angehörigen fremder Nationen zuließen, z. B. Frankreich nur bis zu einem Viertel. Diese Staaten könnten natürlich eine viel strengere Kontrolle ausüben, als die andern ohne eine solche Gesetzgebung.

Kriege abe: bestand auf dem von ihm gewünschten Verfahren, worauf Lammarch vorschlug, eine Unterscheidung zu machen zwischen den Seeleuten feindlicher und neutraler Nationalität. Mit dieser Lösung erklärte man sich einverstanden, worauf die Aussprache über den österreichischen Vorschlag auf die nächste Sitzung verschoben wurde.

In der übernächsten Sitzung vom 23. August [1]) wurde der Vorschlag von Lammarch [2]), der eine glückliche Zusammenstellung der beiden britischen Vorschläge darstellte, bekannt gegeben:

„Lorsqu'un navire marchand ennemi, ne naviguant que dans un but purement commercial, est capturé par un belligérant, les membres neutres de son équipage ne sont pas faits prisonniers de guerre.

Il en sera de même du capitaine et des officiers, s'ils sont sujets ou citoyens d'une Puissance neutre, dans le cas où ils prommettraient la durée de la guerre.

Le capitaine et les officiers, les membres de l'équipages sujets ou citoyens ennemis, ne seront pas faits prissonniers de guerre à condition quils s'engagent sous la foi d'une promesse formelle écrite à ne prendre aucun service ayant rapport avec les opérations de la guerre pendant la duree des hostilités.

Il est interdit à l'Etat belligérant d'employer sciemment un individu relâché dans les conditions sus-indiqués.“

Fusinato fragte an — und er gab dadurch das Zeichen zu einer sehr ausgedehnten Debatte, an deren Schwierigkeiten beinahe der ganze Artikel gescheitert wäre —, ob von dem Privileg nur die Besatzung der „navires auxiliaires“ oder auch die Besatzung der Konterbande führenden Schiffe und derjenigen, die versucht hätten, Blockade zu brechen, ausgeschlossen sein sollten.

[1]) III, 975.
[2]) Annexe 48, III, 1175.

Satow erklärte, daß nur die Besatzung eines „navire auxiliaire" dieses Privilegs verlustig gehen solle. Er verstand darunter Kauffahrteischiffe, die Kohlen und Munition für die feindliche Flotte herbeischleppen.

Kriege war dafür, die Worte „ne naviguant que dans un but purement commercial" wegzulassen, da sie geeignet wären, die Wirkung des Artikels sehr abzuschwächen und da ihre praktischen Folgen schwer abzusehen seien. Ihm schlossen sich Renault und Behr an. Satow war jedoch nur unter der Bedingung für die Weglassung, daß ein Wortlaut gefunden werde, wonach für die Besatzung der Schiffe, die er als „navires auxiliaires" bezeichnete, das Privileg nicht gelte.

Doch Kriege ließ sich nach wie vor nicht überzeugen, und er wünschte die Weglassung der Worte, weil er keinen Unterschied anerkennen konnte zwischen dem feindlichen Handelsschiff, das Konterbande für die feindliche Flotte an Bord hat, und jenem, das sie für eine feindliche Landarmee beischleppt. Beidemale sei der Dienst derselbe. Satow ließ sich jedoch nicht umstimmen, und er akzeptierte nur eine von Lammarch vorgeschlagene Fassung: *„comme n'étant pas au service de la flotte belligérante"*, weil er glaubte, daß in künftigen Kriegen sehr viele neutrale Schiffe für Dienste der kriegführenden Flotten verwendet würden; er wollte nicht zugeben, daß deren Besatzung in gleicher Weise behandelt würde, wie die der Handelsschiffe, die ausschließlich Handelszwecken dienten.

Van den Heuvel erinnerte daran, daß sein Vorschlag den ausschließlichen Handelszweck nicht so eng gefaßt habe, wie der englische. Denn nach seiner Ansicht dienten auch die Schiffe, die Konterbande an Bord hätten, so lange ausschließlich Handelszwecken, solange sie sich nicht an den Feindseligkeiten beteiligten, während nach der englischen Ansicht schon in einer gewissen Bestimmung der Ladung ein Akt der Feindseligkeit erblickt werde. Weil jedoch der Beweis dieser feindseligen Bestimmung häufig sehr schwierig sein werde, sei auch er für eine gänzliche Weglassung.

Bevor man nun über den Vorschlag von Lammarch zur Abstimmung schritt, ergriff dieser noch einmal das Wort und

schlug, nachdem eine Zustimmung Englands zur gänzlichen Unterdrückung der strittigen Worte nicht zu erlangen war, nunmehr folgende Worte vor: *„navires n'etant pas employés au service d'une flotte belligérante."*

Satow war unter nochmaliger Betonung seines Standpunktes nunmehr für die Ersetzung der Worte *„ne naviguant que dans un but purement commercial"* durch *„n'etant pas au service de la flotte belligérante."*

Der Präsident ließ darauf über die Weglassung der Worte *„ne naviguant que dans un but purement commercial"* abstimmen

Dafür stimmten: Deutschland, Vereinigte Staaten, Österreich, Belgien, Frankreich, Holland, Italien, Norwegen, Rußland und Schweden. Dagegen: Japan. Enthalten: England.

Darauf stimmte man über den englischen Vorschlag ab. Das Resultat war folgendes:

3 dafür, 9 dagegen.

Mit dieser Abstimmung habe sich nun die Situation geändert, meinte Satow; denn in dem Augenblicke, wo man ein Handelsschiff, das Kohlen für Kriegsschiffe beibringe, in gleicher Weise behandeln wolle, wie ein gewöhnliches Kauffahrteischiff, könne die englische Delegation nicht mehr in die Diskussion dieser Frage eintreten.

So schien man an einem Punkte angelangt zu sein, der einem völligen Scheitern ähnlich sah.

Die schwierige Formel, auf die England nicht glaubte verzichten zu können, doch noch zu finden, glückte van den Heuvel. Er schlug vor, den gleichen Ausdruck zu gebrauchen wie bei den Fischerbooten, wo man sich auch erst nach längeren Debatten auf eine alle Teile befriedigende Formel geeinigt hätte.

Da verschiedene Vorschläge gemacht wurden, ließ man die Frage vorerst bis zur nächsten Sitzung offen. England zog jedoch seinen Vorschlag nicht zurück.

In der achten Sitzung [1]) schlug van den Heuvel folgenden Wortlaut vor: *„Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux navirets qui prennent part aux hostilités."*

[1]) III, 986 ff.

Diese Fassung ermögliche es den Kriegführenden, die Besatzung solcher Schiffe, die an den Feindseligkeiten teilnehmen, nicht zu eximieren. Die Entscheidung sei auch hier als Tatfrage dem Ermessen der Kriegführenden anheim zu stellen.

Satow bat wegen Annahme dieses Wortlautes um Bedenkzeit. Auch Kriege bat, am Ende des Satzes 4 noch einen Zusatz, betreffend die Benachrichtigung durch den Nehmestaat, einzufügen. Darauf gab Fromageot den neuen Text bekannt, der die strittigen Worte, welche eine so ausgedehnte, hartnäckige Debatte veranlaßt hatten, nun nicht mehr enthielt. Im übrigen war am früheren Vorschlag nichts geändert worden.

Er wurde angenommen mit dem Vorbehalte, daß der deutsche Zusatz noch beigefügt werde.

In der elften Sitzung [1]) erstattete Fromageot seinen Bericht an das Komitee, das noch einige unwichtige Textesänderungen vornahm. Ohne Debatte wurde hierauf der Bericht wie der Text genehmigt.

In der Kommission [2]) wurde das ganze heißumstrittene Projekt in der Sitzung vom 18. September, im Plenum [3]) in der Sitzung vom 27. September, beidemale ohne Debatte einstimmig – Nicaragua und Paraguay waren nicht anwesend — angenommen.

§ 10.

Das geltende Recht.

Der grundsätzlichen Forderung, daß die Lage der am Kriege nicht teilnehmenden Besatzung der Handelsschiffe gemildert werden müsse, jedoch nur unter der Bedingung, daß eine Vermehrung der feindlichen Streitkräfte durch die Freigelassenen auf keinen Fall stattfinden dürfe, hat das dritte Kapitel der Konvention, indem es diesem berechtigten Interesse der Kriegführenden entsprach, in folgender Weise Rechnung getragen.[4]) [5])

[1]) III, 1022, 1023.
[2]) III, 916.
[3]) I, 236.
[4]) Die deutsche Denkschrift sagt hiezu: „Die vorstehenden Bestimmungen sind neu, da nach geltendem Völkerrecht die Besatzung

I. Art. 5 der Konvention handelt zunächst von der Besatzung eines feindlichen Handelsschiffes, soweit sie sich aus neutralen Staatsangehörigen zusammensetzt: Mannschaften, die neutralen Staaten angehören, sind ohne weiteres freizulassen. Kapitän und Offiziere jedoch nur dann, wenn sie ein „förmliches schriftliches Versprechen" abgeben, während der Dauer des Krieges auf keinem feindlichen Schiffe, sei es Kriegs- oder Handelsschiff, Dienste zu nehmen.[1])

II. Der Kapitän, die Offiziere und Mannschaften, die dem feindlichen Staate selbst angehören, werden nach dem folgenden Artikel ebenfalls nicht Kriegsgefangene unter folgenden, im Vergleich zu den Angehörigen neutraler Staaten verschärften Bedingungen. Zunächst wird keinerlei Unterschied der Rangstellung gemacht: Offiziere und Mannschaften, gleichgültig, welche Stellung sie an Bord haben, müssen, wenn sie frei bleiben wollen, ein förmliches schriftliches Versprechen abgeben,[2]) und zwar ist das ihnen abverlangte Versprechen viel weitergehend und bedeutungsvoller. Ihnen ist es untersagt, während der Dauer der Feindseligkeiten

weggenommener Schiffe der Gefangennahme unterliegen; sie stellen sich als ein wertvoller Fortschritt im Sinne einer humaneren Kriegführung dar!

Zorn, Fortschritte Seite 200 spricht von einer „wichtigen und segensreichen Neugestaltung des Völkerrechts".

[5]) Es handelt sich nur um Handelsschiffe unter feindlicher Flagge, nicht um neutrale; diese letzteren werden von einer anderen Vereinbarung getroffen. (IV. der L. K.)

[1]) Wehberg Seite 83 legt den Art. dahin aus, daß in diesen Versprechen der neutralen Offiziere auch das Versprechen enthalten sei, nicht im Landesheere Dienste zu nehmen.

Er erinnert hierbei an das Wort von Satow III, 959 diese Offiziere dürften sich nicht „s'enrôler sous le drapeau du belligérant" und hält es für zu formalistisch, wenn nach dem Wortlaute diesen Offizieren der Eintritt in das Landheer gestattet sein sollte.

Aus den vorhergehenden Ausführungen von Satow: „il n'est que raisonnable d'exiger de lui un engagement de ne plus assister l'ennemi de la même manière, c'est à dire de ne plus servir à bord d'aucun navire ennemi", ist jedoch unter diesem Ausdruck offenbar nur die feindliche Flagge auf See zu verstehen; auch aus dem klaren und unzweideutigen Wortlaut des Artikels 5, der nur das Dienstnehmen auf einem feindlichen Schiffe untersagt, und aus den Bestimmungen des folgenden Artikels, der das Verbot ausdrücklich erweitert, läßt sich jedoch eine derartige Ansicht nicht herleiten. Mir scheint auch der Sinn der Bestimmung in erster Linie der zu sein, den feindlichen Handel zu schädigen und eine Verstärkung der feindlichen Seestreitkräfte hintanzuhalten. Dem feindlichen Landheere ihre Dienste zur Verfügung zu stellen, werden neutrale Seeoffiziere der Handelsflotte sowie so sehr selten in die Lage kommen.

[2]) Die äußere Form des Versprechens ist beidemale dieselbe.

irgend welche Kriegsdienste zu nehmen, die mit den Kriegsunternehmungen irgend wie in Zusammenhang stehen. Als solche zählt der Bericht von Fromageot auf:[1] *„un embarquement à bord d'un navire de guerre, un service à terre dans les arseneaux ou dans les armées de terre ou tous autres services militaires ou navals.“*

Der Unterschied liegt also darin, daß im Falle neutraler Staatsangehörigkeit nur den Offizieren ein Versprechen abverlangt wird, das ihnen den Dienst auf einem feindlichen Schiffe, gleichgültig welcher Art, verbietet; im Falle der Zugehörigkeit zu einem kriegführenden Staat erstreckt sich das Versprechen ohne Unterschied des Ranges auf seine sämtlichen Staatsangehörigen, dergestalt, daß ihnen die Übernahme aller mit den Kriegsunternehmungen irgend wie zusammenhängenden Dienste zu Wasser, zu Lande und — als zeitgemäße Ergänzung — in der Luft verboten ist.

Dagegen erstreckt sich das Verbot nicht auch auf die Annahme von Diensten auf einem feindlichen Kauffahrteischiffe.[2])

Für den Fall, daß ein Matrose nicht schreiben kann, hat man sich in den Verhandlungen dahin geeinigt,[3]) daß seine Verpflichtung vor Zeugen, die seiner Nationalität angehören, und in Anwesenheit des Kapitäns niedergelegt wird. Die Einzelheiten dieser Formalitäten in den Text aufzunehmen, hielt man nicht für notwendig.

Die solcher Maßen freigelassenen Personen dürfen „von der andern Kriegsmacht nicht wissentlich verwendet werden“. Deshalb setzt Art. 7 fest: „Daß die Namen der durch solches Versprechen gebundenen Personen dem Gegner mitgeteilt werden müssen“.

Der Nehmestaat hat daher die Verpflichtung — man hat ja in dieser Konvention noch mehrere, ähnliche geschaffen —, dem feindlichen Staat eine Abschrift der freigelassenen Personen zu übermitteln. Es ist eine solche Mitteilung nicht in das Belieben des Staates gestellt, sondern eine völkerrechtliche Verpflichtung statuiert worden, die den freilassenden

[1]) I, 268.
[2]) „Daß man diesen Fall ausgenommen hat, gibt dem Artikel erst seine hohe praktische Bedeutung.“ Wehberg Seite 83.
[3]) I, 268.

Staat um so mehr trifft, als es sonst seinem Gegner unmöglich ist, den hier aufgestellten Vorschriften gerecht zu werden. Ist ein Staat in der angegebenen Art benachrichtigt worden, dann ist eine Annahme von Kriegsdiensten irgend welcher Art von solchen Personen, auch wenn sie freiwillig erfolgen sollte, völkerrechtswidrig, und sie ist dies auch dann, wenn die Freilassung gegen Ehrenwort verfügt wurde, obwohl die Gesetze des Heimatstaates dem Eingehen einer solchen Verpflichtung entgegenstanden.[1])

Lehnen die bezeichneten Personen aus irgend welchen Gründen es ab, jene Reverspflicht auf sich zu nehmen, dann werden sie der bisherigen Praxis entsprechend kriegsgefangen. Selbstverständlich steht es dem beschlagnehmenden Staat frei, die neutralen Offiziere und Mannschaften für seine Dienste zu gewinnen.

Die fortschrittlichen Neuerungen finden nach Art. 8 keine Anwendung auf Schiffe, welche an den Feindseligkeiten teilnehmen, weil man nur die am Kriege unbeteiligte Besatzung schützen wollte. Eine Lösung der Frage, wann das friedliche Verhalten aufhört, hat man auch hier nicht versucht, sondern sie ebenfalls als „Tatfrage" dem Ermessen der Staaten anheim gestellt.[2]) Die Schwierigkeiten werden aber hier, wie sich schon aus den Verhandlungen ersehen läßt, noch viel größere sein als bei den Fischereibooten, und der Willkür der Kriegsparteien sind hier noch leichtere Beschränkungen auferlegt wie in den vorigen Artikeln.

England hat also, indem es seine Zustimmung zu diesem Wortlaute gab, seinen Zweck erreicht. Nichts hindert die Kriegführenden, den Begriff der „Feindseligkeit" auch etwas zu erweitern und so den schönen Fortschritt illusorisch zu machen.

---

[1]) Vergl. hierzu Wehberg Seite 84. Zorn weist mit Recht darauf hin:

„Daß in sehr vielen Fällen die große praktische Schwierigkeit eintreten wird, daß rechtliche Verpflichtungen gegenüber dem eigenen Staat mit der übernommenen Reverspflicht im Gegensatz stehen; die Gewissenhaftigkeit bei solcher Möglichkeit z. B. Dienstpflicht in Reserve oder Seewehr, den Revers abzulehnen und sich in Kriegsgefangenschaft zu begeben, wird schwerlich allgemein vorausgesetzt werden dürfen."

[2]) Der Bericht von Fromageot bemerkt hiezu: La question de savoir si le navire poursuit pacifiquement une contreprise de commerce, ou s'il participe aux hostilités, est une question de fait, qu'il n'a pas paru possible de résoudre par une règle fixe. I 269.

Schluss.

Das vierte Kapitel enthält die üblichen Schlußbestimmungen über Ratifikation und Inkrafttreten, die hier kein Interesse bieten. Sämtliche Bestimmungen des elften Abkommens sind auf unbestimmte Zeit geschlossen, aber kündbar; sie finden nur zwischen den Vertragsstaaten Anwendung, und nur dann, wenn die Kriegführenden sämtliche Vertragsparteien sind. Doch können die Mächte, die später beizutreten wünschen, dies tun.

Wenn wir zum Schluß den Wert des elften Abkommens und den Fortschritt, den es gebracht hat, kritisch betrachten, so wird man je nach dem Standpunkt des Kritikers zweierlei Meinung sein können.

Sehen wir das Abkommen nur als eine Etappe an auf dem Wege der vollständigen Beseitigung des Seebeuterechts, dann ist allerdings nur betrübend wenig erreicht worden. Die Anhänger des bisherigen Rechts können dann zufrieden sein. Denn im großen und ganzen stellt dann die elfte Konvention nur die Kodifikation der auch bisher schon weitverbreiteten und allgemein anerkannten Rechtsanschauungen dar, und überall da, wo ein wirklicher Fortschritt Gesetz zu werden drohte, hat man der Freude darüber einen Wermuthstropfen beigemischt: Denn die fatale Klausel, daß die Exemption aufhören solle, wenn die ausgenommenen Schiffe sich an den Feindseligkeiten beteiligen, wird genügen, um die neuen Bestimmungen nicht allzu durchgreifend zu machen. Konnte man sich schon bei den Beratungen der Konferenz nicht einigen, weil die widerstrebenden Staaten eben kein allzu großes Zugeständnis von positivem Werte machen wollten, so wird die der Praxis, der rauhen Kriegsnotwendigkeit, überlassene „Tatfrage“ noch viel weniger Rücksichten kennen.

Daß auch die Bestimmungen des ersten Kapitels keinen allzu großen Schritt vorwärts bedeuten, haben wir dort schon dargetan.

Gehen wir dagegen davon aus, daß das Seebeuterecht, wie der Krieg selbst, eine harte Notwendigkeit ist, so sehen wir in dem Erreichten beinahe die Grenzen des Möglichen.

Deshalb hat auch die ein Jahr später tagende Londoner Seerechtskonferenz, soweit sie sich mit den gleichen Rechtsgebieten befaßte, hier keinen bemerkenswerten Fortschritt gegenüber dem früheren Rechtszustand gebracht, wenn man nicht in der klareren und genaueren Umschreibung der Konterbandeartikel schon einen Schritt vorwärts erblicken will. Am Prinzip des bisherigen Rechts hat auch sie nicht gerüttelt.

□□□□□

Literatur.

Adler,	Die Haager Friedenskonferenz des Jahres 1907 und die Fortschritte des Völkerrechts, Berlin 1907.
Bernsten,	Das Seekriegsrecht, Berlin 1911.
Fitger,	Das Seekriegsrecht nach den Beschlüssen der internationalen Konferenzen vom Haag 1907 und von London 1908/09, Berlin 1909.
Fried,	Die zweite Haager Friedenskonferenz, Leipzig 1908.
Hirschmann,	Das internationale Prisenrecht nach dem Beschlusse der 2. Haager Friedens-Konferenz und der Londoner Seerechtsdeklaration, München, Schweitzer 1912.
Niemeyer,	Prinzipien des Seekriegsrechts, Berlin 1909.
„	Das Beuterecht im Seekrieg gegenüber Fischereifahrzeugen. In der Zeitschrift für Internationales Privat- und öffentliches Recht, Band XII S. 51 ff.
Nuppold,	Die zweite H. F. K. (bei Niemeyer Bd. XXI S. 379 ff.)
Posse,	Das Seebeuterecht, sein Geltungsgebiet und sein Einfluss auf Handel und Wirtschaft (Niemeyer Bd. XXI, S. 123 ff.)
Schreckenthal,	Die Entwickelung des internationalen Seekriegsrechts, Berlin 1909.
Roepke,	Das Seebeuterecht, Leipzig 1904.
Wehberg,	Das Beuterecht im Land- und Seekrieg, Tübingen 1909.
Zorn,	Die Fortschritte des Seekriegsrechts durch die 2. H. F. K., Tübingen 1908.

Lehrbücher des Völkerrechts von Liszt, Ullmann und Bonfils.

Actes et Documents, Band I und III. (Zitiert III 1020.)

Deuximémo Conférence Internationale De la Paix.

Weissbuch Nr. 527, Drucksache des Reichstags 1. Session 1907.

□□□□□

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung 5

§ 1. Die Einleitung des Abkommens 13

1. Abschnitt:

Die Briefkorrespondenz

§ 2. Das bisherige Recht 16

§ 3. Die Haager Verhandlungen 18

§ 4. Das neue Recht 22

2. Abschnitt:

Die Küstenfischereiboote und Schiffe mit wissenschaftlichen, religiösen und menschenfreundlichen Zwecken

§ 5. Das bisherige Recht 24

1. Küstenfischereiboote 24

2. Schiffe mit wissenschaftlichen etc. Zwecken . . 26

§ 6. Die Haager Verhandlungen 27

1. Die ersten Verhandlungen in der Kommission . . 27

2. Die Komiteverhandlungen über den portugisischen Vorschlag 31

3. Der von From. ausgearbeitete Text, der norwegische Entschädigungsvorschlag, der englische Vorschlag und der italienische über die Schiffe mit wissenschaftlichen Zwecken 37

4. Der Bericht von From. an das Komite, der japanische Vorschlag und die Annahme des Projekts . . . 38

§ 7. Das geltende Recht 45

3. Abschnitt.

Behandlung der Besatzung eines von einem Kriegführenden weggenommenen feindlichen Kauffahrteischiffes

§ 8. Das bisherige Recht 49

§ 9. Die Haager Verhandlungen 51

§ 10. Das geltende Recht 58

Schluss 62